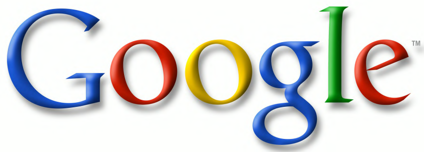
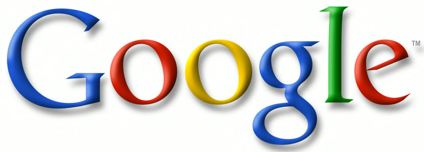
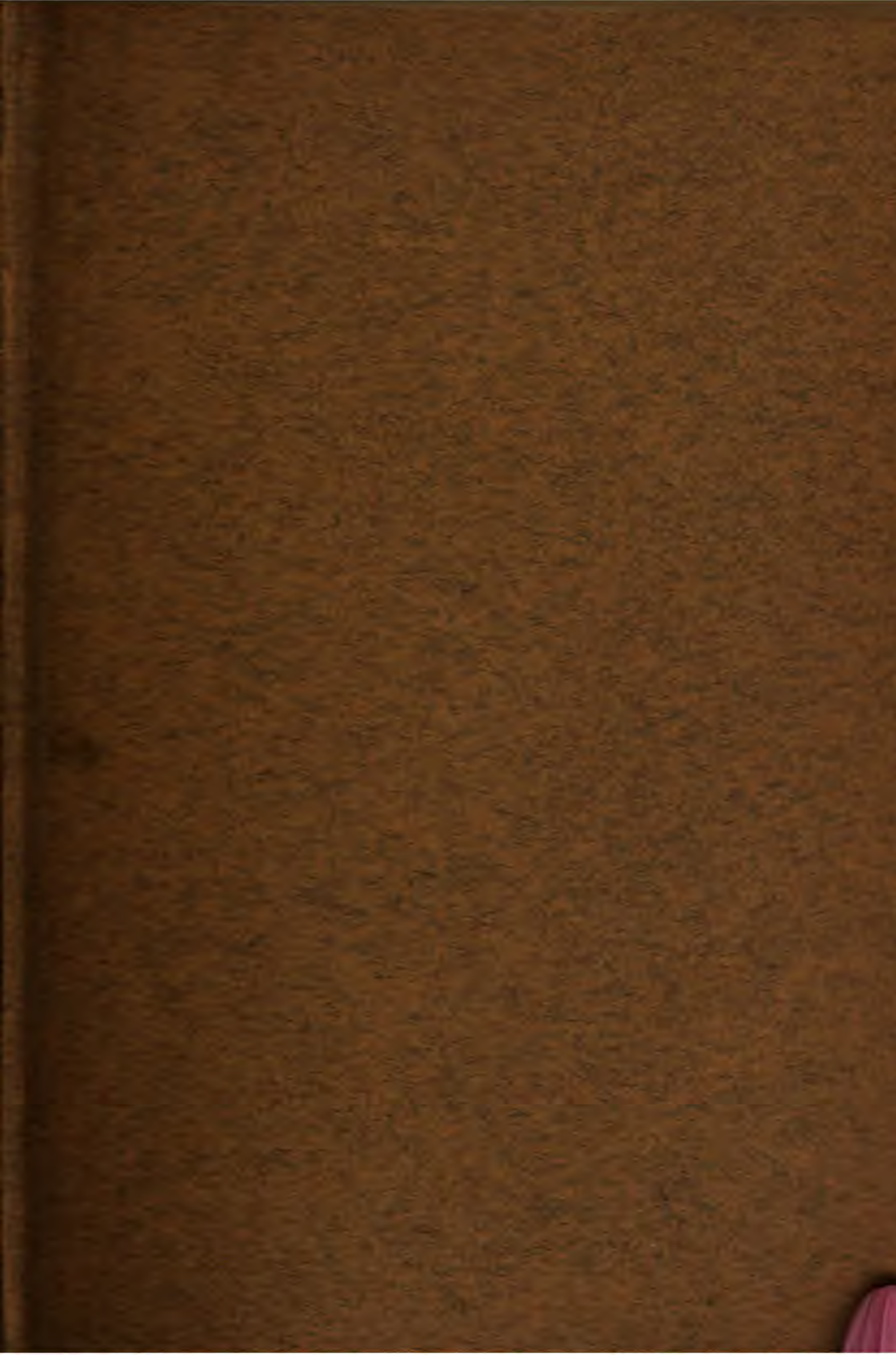










Grundriſs

der

Handelsgeographie

von

Dr. Max Eckert
Privatdozenten der Erdkunde an der Universität Kiel

2. Band

Wirtschafts- und Verkehrsgeographie der einzelnen Erdteile und Länder



Leipzig
G. J. Göschen'sche Verlagshandlung
1905

Druck von Herrosé & Ziemsen in Wittenberg

Inhaltsverzeichnis.

(Vorwort und Literatur siehe Band I.)

Teil I. Europa.

Teil II. Die mitteleuropäischen Wirtschaftsreiche.

[1]) Die Kursivschrift hebt die beigegebenen Tabellen und Übersichten besonders hervor.

III. Die Naturerzeugnisse (Urproduktion) des Deutschen Reiches.

Seite

IV. Industrie und Gewerbe Deutschlands.

V. Handel und Verkehr Deutschlands.

Teil III. Die westeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Teil IV. Die nordeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Teil V. Die osteuropäischen Wirtschaftsreiche.

Teil VI. Die südeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Teil VII. Asien.

Teil VIII. Afrika.

Teil IX. Australien und Ozeanien.

Teil X. Südamerika.

Teil XI. Nordamerika (mit Zentralamerika und Westindien).

Der infolge unvorhergesehener Umstände spät vollendete Druck des zweiten Bandes kam insofern diesem Bande zugute, als die statistischen und andern Veröffentlichungen bis Anfang November 1904 entsprechend verarbeitet werden konnten. Für die hilfreiche Unterstützung bei den Korrekturen bin ich außer Herrn Dr. Fr. Goetze auch den Herren Kandidaten W. Dau, W. Wissemann in Kiel und Dr. G. Dreßler in Dresden zu Dank verpflichtet.

Der Verfasser.

Teil I.

EUROPA.

§ 1. Lage und Größe. Astronomische Lage. Die astronomische Lage von Europa wird bezeichnet durch den 36° n. Br. (Kap Tarifa in Spanien 36° n. Br., die südlichsten Punkte Siziliens und Griechenlands [Kap Matapan] erreichen nicht ganz den 36°) und durch den 71° n. Br. Das Nordkap auf der Insel Magerö reicht bis 71° 12′ n. Br. Europa erstreckt sich durch 35 Breitengrade oder 3890 km. Das europäische Festland durchmißt in westöstlicher Erstreckung bis zum Ural 70 Längengrade, vom 10° w. v. Gr. bis zum 60° ö. v. Gr.[1]), oder 5020 km (auf dem mittleren Breitenparallel 50° n. Br. gemessen). Bis zum Wendekreis des Krebses fehlen noch $12^1/_2$° oder 1390 km. Der nördliche Polarkreis schneidet nur eine kleine Kappe Skandinaviens und ein kleines Nordoststück Rußlands ab. Europa liegt so ganz und gar in der nördlich gemäßigten Zone und zwar überwiegend im nördlichen Teil derselben, denn der mittlere, der 45. Grad, scheidet das kleinere Südeuropa (12 % der gesamten europäischen Fläche) von dem bedeutend größeren Nordeuropa (88 %).

Erdlage. Europa ist der mittlere der drei Nordkontinente. Es liegt aber auch inmitten der Landhalbkugel. Wiewohl es als Halbinsel von Asien erscheint (darum die Bezeichnung „Eurasien“), so unterscheidet es sich schon äußerlich von diesem durch seine reichere Gliederung. Eine breite Landbrücke (2400 km) führt von Europa nach Asien hinüber. Nur das Uralgebirge und der Uralfluß bilden zwar eine natürliche, aber immerhin schwach ausgeprägte Grenze zwischen Europa und Asien. Im SO bildet noch der Kaukasus ein Stück Kontinentalgrenze (auf 1100 km), sonst aber bespülen im S das Kaspische Meer, das Schwarze Meer und das Mittelmeer, im W der Atlantische Ozean und im N das Nördliche Eismeer den europäischen Kontinent. Die gesamte Meeresgrenzlinie (ohne Inseln) beträgt etwa 80000 km. Trotzdem Europa der kontinentalste Erdteil ist, hat es doch eine vorzüglich ozeanische Lage, denn sein Antlitz wendet es dem verkehrsreichsten Ozean zu, und seine Basis ragt in das nicht minder verkehrsreiche Mittelmeer hinein, das mit dem Suezkanal in den Indischen Ozean hinübergreift.

---

[1]) Die politische Grenze greift über den Ural nach Sibirien hinein, bis zum 65° ö. v. Gr.

Wirtschaftliche Lage. Mit der zentralen Erdlage ist eigentlich auch schon die zentrale Wirtschaftslage Europas gekennzeichnet. Im nordwestlichen Europa, in dem südöstlichen Großbritannien und an den Nordwestgestaden Mitteleuropas, liegt der Pol der Weltwirtschaft. Hier ist der größte Handelsmarkt der Weltwirtschaft; kein anderer Erdteil hat eine bessere Geschäftslage. Zugleich ist Europa die größte Werkstätte der Erde. Das konnte aber Europa nur durch seine Bewohner werden, die die Mittellage Europas auszunutzen verstanden. Die Natur selbst hat den Europäer zu seiner wirtschaftlichen und geistigen Überlegenheit erzogen; sie hat ihn nicht mit der verschwenderischen Fülle der Tropen beglückt; sie hat sich ihre Gaben von ihm in harter Arbeit abringen lassen und hat ihn im steten Gebrauch seiner Kräfte zum tatkräftigsten Menschen der Erde, zum Herrn der Erde erzogen. So kommt denn in Europa auch auf jeden Kopf der Bevölkerung ein beträchtlicher Teil geistiger Mehrleistung als in irgend einem andern Kontinent.

Das handels- und gewerbtätige Europa umfaßt von dem Brennpunkt Berlin aus eine Fläche mit einem Radius von 2220 km. In diese Fläche fällt ganz Europa mit Ausnahme des äußersten O und SO. Diese Gebiete fallen bereits in den wirtschaftlich passiven Ring, der das wirtschaftlich aktive Europa wiederum mit einer Breite von 2220 km umgibt. Die wirtschaftlich passive Ringzone umfaßt außer Meeresgebieten die Sahara, Arabien, Westsibirien und Grönland. An diese Zone setzt wieder ein Ring von größter wirtschaftlicher Bedeutung an; er umfaßt zunächst den Sudan, sodann Indien, die erzreichen zentralasiatischen Gebirgslandschaften und den Nordostrand Nordamerikas. Die innere wirtschaftlich aktive Zone unterhält nun mit dem äußern Ringe die regsten Handels- und Verkehrsbeziehungen. Für den europäischen, wissenschaftlichen wie kommerziellen Unternehmungsgeist war die Durchbrechung des wirtschaftlich passiven Ringes von unbegrenzter Tragweite. Mit dem Gelingen dieses Durchbruches fing Europa an, die Welt zu beherrschen, und brachte die ganze Erde in wirtschaftliche Abhängigkeit von sich. Seit jener Zeit begann die Europäisierung der ganzen Welt.

Die Größe Europas. Europa gehört mit seiner 10 Mill. qkm großen Fläche zu den kleinen Erdteilen. Nur Australien mit Ozeanien ist um reichlich 1 Mill. qkm kleiner. Die europäische Fläche beträgt nur 7,4 % der gesamten bekannten Landoberfläche, nicht ganz ein Viertel von Asien, ein volles Viertel von Amerika und ein Drittel von Afrika. Aber mit seinen 400 Mill. Bewohnern umfaßt es 25 % der gesamten Erdbevölkerung und in seiner Dichte (40 Bewohner auf 1 qkm) steht es weit über den andern Erdteilen.

§ 2. Horizontale Gliederung. Kein Kontinent ist so reich gegliedert wie Europa. Die Glieder (Halbinseln und Inseln) verhalten sich zum Rumpfe wie 1 : 2. Infolgedessen ist der mittlere Küstenabstand auch sehr gering, 340 km; der küstenfernste Punkt, der in das mittlere Gebiet an der sibirischen Grenze fällt, liegt 1500 km weit ab. Die reiche Küstengliederung spricht sich in der Küstenlänge aus, die wir oben schon zu

80000 km kennen lernten. Mit diesem Küstenumfange könnte eine 9 mal größere Kugelkappe umzogen werden. 1 km Küstenlänge kommt auf 120 qkm der europäischen Gesamtfläche[1]).

Das größte Glied ist die skandinavische Halbinsel. An der Nordwestseite des europäischen Grunddreieckes befinden sich noch zwei kleinere Halbinseln, Jütland und die Bretagne. An dem Südrand des europäischen Rumpfes setzen sich drei fast gleich große Halbinseln an, die Pyrenäen-, Apenninen- und Balkanhalbinsel. Die größten Inseln liegen im Atlantischen Ozean, Großbritannien (218000 qkm = $^2/_5$ des Deutschen Reiches), Island (103000 qkm), Irland (84000 qkm). Im Mittelländischen Meere liegen die beiden großen Inseln Sizilien (25500 qkm = $1^2/_3$ des Königreichs Sachsen oder nicht ganz $^1/_{20}$ des Deutschen Reiches) und Sardinien (23600 qkm). Island bildet die Verbindung von Europa mit Grönland und weiterhin mit Nordamerika. Mit der Südspitze von Spanien nähert sich der europäische Kontinent dem afrikanischen auf 14 km, mit der Südwestecke Siziliens auf 140 km. Die griechische Inselwelt verbindet Südosteuropa mit Kleinasien. Die Glieder Europas greifen wie Arme nach anderen Kontinenten hinüber, um diesen seine Gaben zu übermitteln und von diesen wiederum andere zu empfangen. Kein Wunder also, wenn von diesen Gliedern der wissenschaftliche und wirtschaftliche Siegeslauf Europas über alle Teile der Erde ausging.

§ 3. Bodengestaltung. Die horizontale Gliederung wird aufs vorteilhafteste von der vertikalen unterstützt. Die Gebirge bilden mit Ausnahme einiger weniger Gebirge, wie z. B. der Pyrenäen, keine erheblichen Verkehrshindernisse, und ihre Hauptstreichungsrichtungen von SW nach NO oder von NW nach SO zeigen dem Verkehre die Richtungslinien nach dem Innern und durch das Innere des Kontinents. Für den Verkehr ist weiterhin wichtig, daß Europa nur eine mittlere Höhe von 375 m besitzt. Nur ein geringer Teil (1 %) der Landfläche liegt über 1000 m.

Die Verteilung von Gebirgsland und Niedrigland ist zugunsten des letzteren ausgefallen, das $^2/_3$ der ganzen Oberfläche einnimmt. Das Hochland ist nach dem S gedrängt, das Tiefland dagegen erfüllt teilweise die Mitte und den großen weiten N und macht diesen zur bequemsten Grundlage eines mannigfach verzweigten und verknüpften Verkehrsnetzes. Die großen Tief- und Flachländer würden noch um ein erhebliches wachsen, wenn sich der Kontinentalsockel Europas nur um 200 m heben würde. Großbritannien und Irland würden sodann wieder ihren alten Zusammenhang mit dem Festland gewinnen und die Nord- und Ostsee würden trocken liegen und das norddeutsche Tiefland nach N zu ergänzen.

Im äußern Aufbau macht sich zwischen den Gebirgen Südeuropas (Pyrenäen, Apenninen, Alpen, Karpathen, Gebirge der Balkanhalbinsel) und denen des mittleren und nördlichen Europas ein auffälliger Gegensatz bemerkbar, insofern dort Kettengebirge, die großenteils Hochgebirge bilden, vorherrschen; hier dagegen flachgewölbte, tafelförmige Ge-

[1]) In Afrika ist dieses Verhältnis wie 1 : 1070.

birgsmassen, „Schollen“, und weitausgedehnte Flachländer. Trotz der orographischen Verschiedenheit sind beide Gebirgsgruppen von gleichem geologischen Aufbau; während aber im N die Gebirgsfaltung am Ende der Steinkohlenperiode in der Hauptsache zur Ruhe kam, dauerte sie im S fort und bildete die jüngeren Faltungen, wie sie sich eben in den Kettengebirgen darbieten.

§ 4. Bodenbeschaffenheit. Im geologischen Aufbau des europäischen Kontinents zeigt sich, daß alle Hauptformationen, die man bei der Zusammensetzung der Erdrinde entdeckt hat, beteiligt sind, von der ältesten Formation an bis zur jüngsten.

Die archäische Formation und die älteren Eruptivgesteine bilden den Kern der Pyrenäen, der Alpen und Karpathen, des Kaukasus, des Ural in seiner gesamten Meridionalerstreckung, der skandinavischen Gebirge, wie der finnischen Seenplatte; sie stehen im W von Spanien an, im Hochland der Auvergne, in der Bretagne, in den mitteldeutschen Gebirgen, in Nordschottland und Irland, im Ostteil der Balkangebirge. Die paläozoische Formation ist am stärksten ausgebildet in den Pyrenäen, im westlichen Spanien, in der Bretagne, in Island, im mittleren Großbritannien, im Rheinischen Schiefergebirge, in einer breiten Mittelzone des skandinavischen Gebirges und besonders in Rußland von den Ostseeprovinzen an bis zu den Quellen der Wolga und des Dnjepr und im N bis zur Mündung der Dwina. Dem Ural lagert sich im W eine große Zone paläozoischer Gesteine an. Die mesozoische Formation: zunächst die Trias in Spanien, besonders aber nördlich und südlich des zentralen Alpenkerns und in den Gebirgen zwischen Rhein und Elbe, im nördlichen England und in großartiger Ausdehnung im nordöstlichen Rußland, vom Ober- und Mittellauf der Wolga an bis zum Ural hin; Jura und Kreide im östlichen und nördlichen Spanien, im übrigen durch ganz Europa hindurch zu finden mit Ausschluß von Skandinavien und Finland, von Schottland und Irland. Von dem gleichen und mannigfachen Auftreten sind die Tertiärschichten; im gesamten nördlichen Europa treten sie zurück. Bedeutendere Tertiärbecken, die sich zumeist auch durch große Fruchtbarkeit auszeichnen, finden sich im mittleren Spanien, am Ebro, an der Garonne, um Paris, in der Schweizer Hochebene, um Wien, am oberen und mittleren Dnjepr, am mittleren Don. Tertiärschichten begleiten im O die gesamten Apenninen. Diluvium und Alluvium machen sich in der Norddeutschen Tiefebene breit, an der unteren Donau, im S der Pontischen Steppe, in der Pontokaspischen Niederung und in den großen Niederungen der Unterläufe von Wolga und Ural. — Es sei noch an die jüngeren Eruptivgesteine erinnert, die vorzüglich Island erfüllen, ferner in den westlichen mitteldeutschen Gebirgen auftreten, wie am Innenrand der Karpathen, im Hochland der Auvergne, im NW Sardiniens, im O Siziliens, im W des mittleren Italiens, im NO der Potiefebene und im östlichen Balkangebiet.

Die Ablagerungen der Eiszeit sind für das nördliche Europa charakteristisch. Die Eiszeit fällt in die Diluvialzeit, also in jene Zeit, wo der Mensch bereits Europa bewohnte[1]).

[1]) Übrigens hat man mehrere Eiszeiten nachgewiesen, und heute dürfte sich die europäische Temperatur nur um 6° erniedrigen, und wir ständen einer ähnlichen Katastrophe bevor.

Die Eismassen gingen von Skandinavien und Finland aus. Die Südgrenze der Eisbedeckung umfaßte Irland, schnitt den S Englands vom Bristolkanal bis zur Themsemündung ab, ging durch Nordbelgien, im N des Harzes vorbei nach Leipzig, Bautzen, im N des Riesengebirges nach dem Quellgebiet der Oder, nach Kiew und umfaßte noch den oberen Don bis nahe zum 50° n. Br., vor dem Wolgatale machte sie Halt, um sich nach Norden zu wenden und im Quellgebiet der Petschora den Ural zu erreichen. Das europäische Flußnetz ist durch die Eiszeit teilweise umgestaltet worden (S. 24). Auch die zahlreichen Seen Nordeuropas sind in der Hauptsache Überbleibsel der Eiszeit, ebenso auch die Sümpfe und Moore innerhalb der nordeuropäischen Landschaften.

In Europa ist stellenweise eine alte Fruchterde verbreitet, der Löß oder die Gelb- oder Steppenerde. Ein mit Humus gemischter Löß ist die Schwarzerde von Mittel- und Südrußland[1]. Ein breiter Gelberdengürtel umzieht den Außenrand der Karpathen; Löß bedeckt die Ebenen Rumäniens und Ungarns. In Mittel- und Süddeutschland hat er nur geringe Ausbreitung. Sein Vorkommen erinnert daran, daß die Lößgebiete früher Steppen oder die Ablagerungsstätten der von dem Winde herbeigeführten Staub- und Sandteilchen alter Steppengebiete waren.

Der niederschlagsreiche W Europas begünstigt eine starke Verwitterung und hat eine fruchtbare Ackerkrume geschaffen und einen nicht minder fruchtbaren Gehängelehm an nicht zu steilen Abhängen. Diese Verwitterungserden sind die Grundlage der ausgedehnten Waldregionen und eines ergiebigen Ackerbaues. Im äußersten N wie im äußersten S fehlt diese fruchtbare Krume, in Schottland, Skandinavien und Finland ist sie durch die Vereisung und im S durch die starken Winterregen weggetragen worden.

§ 5. Flüsse. Sie verfolgen in ihrem Laufe entsprechend der Hauptabdachung des europäischen Bodens einesteils eine nordwestliche Richtung, um sich in den Atlantischen Ozean und in das Nördliche Eismeer, andernteils eine südöstliche Richtung, um sich in das Mittelmeer, in das Schwarze und Kaspische Meer zu ergießen. Die kontinentale Hauptwasserscheide läuft von den Gebirgen des nördlichen Spaniens aus nordöstlich bis zum Norduralgebirge. Die Bildung von Riesenströmen ist nur im östlichen Europa möglich, im W nicht wegen der geringeren Ausdehnung und der mannigfaltigeren Gliederung des Bodens.

Alle europäischen Ströme, mit Ausnahme derjenigen, die ins Nördliche Eismeer und in das Kaspische Meer münden, ergießen sich in die vom Schiffsverkehr bevorzugtesten Meere der Erde. Fast allen wichtigeren europäischen Flüssen ist eine große Schiffbarkeit eigen, die vielfach bis zum Oberlauf betrieben werden kann. Die Schiffahrtsdauer währt bei den westlichen Strömen fast das ganze Jahr hindurch. Je mehr sich aber die Stromsysteme der großen asiatischen Kontinentalmasse nähern, um so geringer wird die Schiffahrtsdauer, um schließlich bei den russischen Strömen nahezu ein halbes Jahr zu umfassen[2]. Was den östlichen Flüssen an Schiffahrtsdauer abgeht, das er-

---

[1] Vgl. Rußland § 202, ebenso Bd. I, § 47. — [2] Vgl. Bd. I, § 40.

setzen ihnen ihre riesigen Wassermassen, die im Sommer einen weit ausgebreiteteren Binnenverkehr als die westlichen ermöglichen. Die Wolga ist der Strom Europas, der die meisten Güter verfrachtet; ihr reiht sich aber gleich der Rhein an. Die europäischen Flüsse zeichnen sich, da viele von ihnen von den Gletscherwässern des Hochgebirges genährt werden, durch einen gleichmäßigen jährlichen Wasserstand aus. Große trockene Flußläufe (Wadi) kommen in Europa nicht vor. Ebenso kennt Europa keine abflußlosen Gebiete, die sich wie in Asien, Afrika und Australien als ganz außerordentlich große Verkehrshindernisse erwiesen.

§ 6. Klima. Europa ist unter allen Erdteilen der klimatisch gemäßigtste und darum begünstigtste; es hat weder an der übergroßen Hitze noch Kälte anderer Erdteile zu leiden. Die Jahrestemperaturen schwanken im Durchschnitt zwischen — 9° und + 18° (also nur 27° Unterschied), dagegen in Asien zwischen — 17° und + 29° (Unterschied 46°) und in Amerika ohne die Inseln im hohen Norden zwischen — 16° und + 28° (Unterschied 44°).

Der Einfluß des Atlantischen Ozeans, d. h. die westöstliche Wärmeeinfuhr, ist bei den vorherrschenden Westwinden und den hauptsächlich in westöstlicher Richtung verlaufenden Gebirgen weit ins Festland hinein verspürbar und drängt den klimatischen Einfluß der asiatischen Kontinentalmasse mit ihrer großen Winterkälte bedeutend zurück. Die Triftströmungen des Golfstromes, die an den Küsten Schottlands, Norwegens und der Halbinsel Kola noch im Januar über 3° C betragen und die Eisbildung hier verhüten, und die eben erwähnten Westwinde sind die Hauptfaktoren des milden und ausgeglichenen westeuropäischen Klimas. Für die Pflanzenwelt und die gesamte Volkswirtschaft Westeuropas ist das eigenartig günstige Klima von höchster Bedeutung.

Zugleich bringen die über den Ozean streichenden Winde viele Niederschläge nach Westeuropa, wo, mit einem winterlichen Maximum, Regen zu allen Jahreszeiten niederfallen. Je weiter wir nach O gehen, um so mehr scheidet sich ein sommerliches Niederschlagsmaximum von einem winterlichen. Dieses tritt mehr und mehr zurück, um dem ersteren im O zuletzt ganz die Herrschaft zu überlassen.

Die **Alpen** bilden die wichtigste Klimascheide zwischen Nord- und Südeuropa. Diese Klimascheide macht sich schon innerhalb der Alpen auf der Nord- und Südseite geltend[1]). Der Einfluß des Atlantischen Ozeans macht sich in Südeuropa nur an der atlantischen Seite der Pyrenäenhalbinsel bemerkbar. Das ganze Mittelmeerbecken bildet ein selbständig warmes Klimabecken mit trockenheißem Sommer und Niederschlägen im Winter. Wir begegnen hier bereits auf europäischer Seite dem subtropischen Klima.

§ 7. Bevölkerung und Staaten. Die Größe und Dichte der europäischen Bevölkerung und ihre besonderen Vorzüge vor der Bevölkerung anderer Kontinente ist bereits in § 1 dargelegt worden. Politisch hat sie sich zu folgenden Staaten zusammengeschlossen:

[1]) Vergl. Bd. I, § 25.

Die Staaten Europas[1]).

Staaten	Flächeninhalt in qkm	Einwohner in Mill.	Einwohner auf 1 qkm	Staaten	Flächeninhalt in qkm	Einwohner in Mill.	Einwohner auf 1 qkm
Mitteleuropa.				**Osteuropa.**			
Das Deutsche Reich	540700	56½	104	Rußland u. Finland	5428000	107	20
Luxemburg	2600	¼	91	Rumänien[2])	131000	5	39
Österreich-Ungarn	624700	45½	73	**Südeuropa.**			
Bosnien u. Herzegowina	51028	1¾	34	Spanien	504500	18¾	37
Schweiz	40000	3½	83	Portugal	92200	5½	59
Belgien	29500	6¾	227	Italien	296300	32½	110
Die Niederlande	32500	5	157	Türkei	169300	6	36
Westeuropa.				Bulgarien	99300	3½	33
Frankreich	536700	38¼	71	Serbien	48300	2½	48
Großbrit. u. Irland	312500	41½	133	Montenegro	9100	¼	25
Nordeuropa.				Griechenland	65000	2½	38
Dänemark	38500	2½	64				
„ m. Isld. u. Faröer	144000	3¼	—				
Schweden	448000	5	12				
Norwegen	322600	2¼	7				

Die politischen Gebilde umschließen nicht einheitliche Volksstämme und Völkergruppen. Der Rasse und Sprache nach gibt es vier Völkergruppen in Europa: Indogermanen, Basken, uralaltaische Völker der mongolischen Rasse und Semiten.

Die Indogermanen (Indoeuropäer, Arier oder Mittelländische Rasse) sind bei weitem am meisten vertreten (96%). Sie zerfallen in Germanen (32,1%, Deutsche, Holländer, Flämen, Engländer und Skandinavier), Romanen (27,2%, Franzosen, Wallonen, Italiener, Spanier, Portugiesen, Dako-Rumänen, Rätoromanen und Ladiner in den Alpen), Slawen (30,3%, Südslawen: Bulgaren, Serben, Kroaten, Slowenen; Nordslawen: Russen, Polen, Tschechen, Slowaken, sorbische Wenden; lettische Völker: Letten und Litauer), Griechen (1,1%), Kelten und Bretonen (0,6%) und Zigeuner (0,2%, aus Indien eingewandert). Den Germanen gehört die Mitte und der Nordwesten, den Romanen der Süden und den Slawen der Osten Europas. Die Basken (635000) wohnen noch in den westlichen Pyrenäen, in den Grenzgebieten zwischen Frankreich und Spanien. Die uralaltaischen Völker scheiden sich in Finnen (Magyaren, Finnen, Lappen, Syrjänen, Esten, Wogulen, Tscheremissen, Wotjaken und Mordwinen), Samojeden und Tataren (Osmantürken, Kasansche Tataren, Kirgisen und Tschuwaschen an der Wolga). Die Semiten [Juden] (1,6%) sind über ganz Europa ver-

[1]) In die Tabelle sind nicht mit aufgenommen die vier kleinen und wirtschaftlich unwichtigen Staaten: Liechtenstein, Andorra, Monaco und San Marino, zusammen mit 690 qkm und gegen 20000 E. — [2]) Wirtschaftsgeographisch rechnen wir Rumänien zu Südeuropa.

breitet, am dichtesten wohnen sie in Westrußland und Polen, sodann in Österreich und Spanien[1]).

§ 8. Pflanzenwelt. Die Pflanzenwelt Europas kann man in vier große Hauptgebiete scheiden, in das Gebiet der Tundren oder arktischen Steppen, in das Wald- und Getreidegebiet der gemäßigten Zone, in das mediterrane oder Mittelmeerflorengebiet und schließlich in das der Sand- und Salzsteppenflora im südöstlichen Rußland.

In bezug auf die europäische Wirtschaft ist das zweite und dritte Gebiet das wichtigste. Während an der Westküste des nördlichen Europas noch Gerste, Hafer und Kartoffeln gedeihen, fehlen sie ganz im nördlichen Rußland. Das Getreidegebiet der gemäßigten Zone hat in seinen nördlichen Strichen vor allem Roggen, Gerste, Hafer und Buchweizen, in seinen südlichen vorzugsweise Weizen und Mais. Zwischen beiden Gürteln ist eine ausgesprochene Zuckerrübenzone geschoben, die Nordfrankreich, Belgien, die Niederlande, die Landschaften am Nordfuße der deutschen Mittelgebirge und das böhmische Becken einnimmt. Der Hopfenbau gehört auch der mitteleuropäischen Getreidezone an; seine Kultur befindet sich besonders in Deutschland, in England und in der Moskauer Umgebung.

Die floristische Mittelmeerzone wird nach N zu so recht durch die Olive charakterisiert, sodann durch die Agrumen. Reiskultur wird am Golf von Valencia, in der Poebene, in kleinerem Umfange auf der Balkanhalbinsel, Baumwollenkultur wird auf jeder der drei südlichen Halbinseln betrieben, ist aber in Spanien und Italien ganz im Rückgange begriffen, wo sie dafür einer größeren Bearbeitung anderer ausländischer Produkte Platz gemacht hat.

Der Weinbau ist in Süd- und Mitteleuropa zu Hause. Der Tabakbau neigt mehr zur Mittelmeerzone hinüber, wo er in Oberitalien, in Portugal und Spanien, vorzüglich in der Türkei gedeiht. Nördlichere Gebiete sind das Garonnebecken, die Oberrheinische Tiefebene, die Tieflandschaften an der untern Oder und die Gebiete östlich von Kiew und östlich von Saratow. Die größte europäische Flachskultur haben Mittel- und Südrußland, sodann Deutschland und die Küstenprovinzen von Belgien und Holland.

§ 9. Tierwelt. Die europäische Tierwelt kann man in vier ähnliche Zonen wie die Pflanzenwelt scheiden. Doch ist der Unterschied der einzelnen Gebiete viel verwischter als bei der Pflanzenwelt. Durch die fortschreitende europäische Kultur sind die Wildtiere immer mehr zurückgedrängt und vermindert worden.

An Jagdwild gibt es im O und N noch das Elen, in Mitteleuropa Edelhirsch und Reh, im Südwesteuropa Damwild. Der Wolf ist in Großbritannien und auch in Deutschland fast ganz ausgerottet, sonst aber in den großen Waldungen Mittel- und Nordeuropas noch ganz gemein. In Nord- und Osteuropa kommen Bär und Luchs noch häufiger vor, seltener in den Alpen

---

[1]) Nach den Konfessionen teilt sich die Bevölkerung Europas in Katholische, 179 Mill., besonders in den romanischen Staaten, in Evangelische, 98 Mill., besonders in den germanischen Staaten, in Griechisch-Orthodoxe, 101 Mill., besonders in Rußland, in Israeliten, 8,9 Mill., in Mohammedaner, 8,8 Mill., in andere und Konfessionslose, 0,7 Mill.

und Karpathen. In den Alpen ist die Gemse noch ein häufigeres Jagdtier, um so seltener der Steinbock.

Die wichtigsten Haustiere haben in Europa, wenn dies großenteils auch nicht ihre Urheimat ist, ihre größte Pflege und hauptsächlichsten Heimstätten gefunden.

Die Pferdezucht wird im nördlichen und vor allem im mittleren Europa betrieben, im S dafür mehr die Esel- und Maultierzucht. Die Rinder werden weniger in Südeuropa als vielmehr im mittleren Europa gehalten, von der europäischen Ostgrenze an bis zu den westlichen Meeresgestaden mit Einschluß der britischen Inseln und des baltischen Wirtschaftsringes (d. h. der Gestade der Ostsee). Den nördlichsten Bewohnern Europas, den Lappen, Finnen, Samojeden, ersetzt das Renntier Pferd und Rind. Die Schafzucht umfaßt mit Ausnahme des nördlichsten Europas den ganzen Erdteil. Gering ist die Schafhaltung im westlichen und mittleren Deutschland. Die Ziegenzucht wird besonders in Deutschland und im südlichen Europa betrieben. Die Schweinezucht ist im mittleren Europa bis zum Ural hin zu Hause. In der Steppenregion des südöstlichen Rußlands macht sich unter den Haustieren der Nomaden das asiatische Kamel bemerkbar.

Europa ist reich an Fischen, sowohl in seinen Binnengewässern, wie in seinen Meeren. Die nordischen europäischen Meeresregionen sind reich an Heringen, Kabeljau und Makrelen, die südlichen an Thunfischen, Sardinen und Sardellen, und in der griechischen Inselwelt gesellen sich noch die Schwämme dazu.

§ 10. Die europäische Mineralwelt. Europa ist das Mutterland sämtlichen Bergbaues der Erde.

In der Kohlen- und Eisenerzeugung steht Europa über den andern Kontinenten. Von der Roheisengewinnung der Erde entfällt die reichliche Hälfte auf Europa (25 Mill. t), ebenso von der Kohlengewinnung (500 Mill. t)[1]. Auch allerhand andere Mineralien, wie Kupfer, Zinn, Zink, Blei, Quecksilber, werden in Europa gefunden; in der Edelmetallgewinnung sind ihm die anderen Erdteile über. Unter den Schätzen des Bodens sei noch auf Schwefel, Petroleum, Halbedelsteine (Böhmen, Tirol) und die reichlichen Mengen von allerhand wertvollen Bau- und Nutzsteinen hingewiesen.

§ 11. Europäische Industrien und Gewerbe. Die reichen Bodenschätze, besonders Kohle und Eisen, haben eine Rieseninduetrie erzeugt, wie sie in ihrer Mannigfaltigkeit noch von keinem anderen Kontinente erreicht ist. Fast alle Industrien und Gewerbe, die man sich nur denken kann, haben auf europäischem Boden eine Heimstätte gefunden. Europa ist für die anderen Kontinente die große Lehrmeisterin aller modernen Industriezweige geworden.

Die europäischen Rieseninduetriebezirke sind in England (1.) das Gebiet zwischen Birmingham, Liverpool, Manchester, Lancaster, Leeds, York, Sheffield und Nottingham; in Schottland (2.) das Gebiet zwischen Glasgow und Edinburgh, Dundee; in Belgien (3.) das Gebiet zwischen Antwerpen, Brüssel, Lüttich—

---

[1]) Vgl. Bd. I, Anhang zu § 81.

Seraing, Mons, dem französischen Lille, Kortryk und Gent; in Frankreich (4.) Paris und Umgebung und (5.) das Gebiet zwischen Lyon, St. Etienne, Roanne und Villefranche; in Italien (6.) das nördliche Gebiet der Potiefebene; in Rußland (7.) die Gegend zwischen Kostroma, Twer, Moskau, Tula und Orel; in Österreich (8.) das Wienerbecken und (9.) das böhmische Becken, das eng zusammenhängt mit (10.) dem großen sächsischen Industriegebiet, das eigentlich ganz Sachsen einnimmt; in Deutschland sind weitere Hauptindustriebezirke (11.) der rheinisch-westfälische, (12.) der lothringische und (13.) elsässische, (14.) der oberschlesische und zuletzt (15.) der von Berlin und Umgebung.

§ 12. Handel und Verkehr. Europa ist nicht bloß der größte Produzent, sondern auch der größte Konsument der Erde. Seine Einfuhr beträgt $^2/_3$ der gesamten Einfuhr der Welt, seine Ausfuhr $^3/_5$ des gesamten Weltexports. Trotz des mächtigen Aufschwunges von Amerika und des Aufschwunges von Ostasien wird Europa noch auf Jahre hinaus sein diesbezügliches Vorrecht zu bewahren wissen. Europas Handelsflotte ist die größte der Welt. Sie belief sich (1903/4) auf 38214 Fahrzeuge (83 % der Welthandelsflotte), darunter 15480 Dampfer (90 % der gesamten Dampfer der Welthandelsflotte) und 22734 Segelschiffe (78 % der gesamten Segelschiffe der Welthandelsflotte). Sämtliche europäische Seeschiffe umfassen 21 Mill. Reg. t (85 % des Raumgehaltes der Welthandelsflotte) und einen effektiven Tonnengehalt von 51 Mill. t (88 % der Welthandelsflotte)[1]).

Europa besitzt von den 12 Riesenweltverkehrshäfen 8[2]).

Die meisten, regelmäßigsten und größten Weltseeverkehrswege gehen von Europa aus. Von diesem Erdteile aus ist der gesamte Globus mit einem Verkehrsnetz übersponnen worden.

Auch in allen anderen Verkehrseinrichtungen steht Europa weit über den anderen Erdteilen, so besonders im Postwesen. Von den Briefsendungen des Weltpostvereins entfielen (im Jahre 1900) auf Europa 40 %, von den eingegangenen Briefen und Paketen mit Wertangabe 99 % und von den eingegangenen Postanweisungen 91 %. Ebenso kann an das europäische Telegraphennetz mit der Anzahl der Telegramme und an das europäische Fernsprechnetz mit der Anzahl der Gespräche kein außereuropäischer Kontinent heran.

Die europäischen Eisenbahnen. Von dem gewaltigen Aufschwung des Eisenbahnverkehrs spricht am deutlichsten der Ausbau der großen transkontinentalen Überlandwege. Sie sind vielfach mit die Wege der Expreßzüge. Diese großen zusammenhängenden Überlandwege bringen wir in zwei Gruppen, in die nordsüdliche und in die westöstliche Gruppe.

Die nordsüdliche Gruppe umfaßt die Hauptlinien Calais—Paris—Madrid—Gibraltar 2514 km[3]), Calais—Bologna—Brindisi 2351 km, Saßnitz—Berlin—Verona—Rom—Neapel 2241 km, Saßnitz—Berlin—Verona—Brindisi

[1]) Vgl. Bd. I, § 128. — [2]) Vgl. Bd. I, § 127. — [3]) Die nordsüdliche Gruppe ist seit dem Anfang des Jahres 1904 durch die neue Luxuszugverbindung Paris—Barcelona mit unmittelbarem Anschluß an die Luxuszugverbindung Berlin—Paris um einen neuen Hauptstrang bereichert worden.

2303 km, Petersburg—Moskau—Sewastopol 2187 km, Petersburg—Moskau—Baku 3213 km, Archangelsk—Moskau—Baku 3680 km.

Die westöstliche Gruppe umfaßt folgende Hauptlinien: Ostende—Berlin—Petersburg 2575 km, Ostende—Berlin—Warschau—Moskau—Tscheljabinsk im Uralgebirge 5065 km, Cherbourg—Paris—Wien—Budapest—Konstantza 3160 km, Lissabon—Paris—Berlin—Petersburg 4612 km, Lissabon—Paris—Berlin—Moskau—Tscheljabinsk 7102 km. Letztere Strecke ist die längste zusammenhängende Eisenbahnlinie Europas, zugleich ein Teilstück, die größere Hälfte, der eurasischen Pacificbahn, die von Lissabon bis Port Arthur am Großen Ozean 18560 km mißt[1]).

Das gesamte Eisenbahnnetz Europas wird in der Länge nur von dem amerikanischen übertroffen. Trotzdem ist das europäische Netz das dichtere; denn hier entfallen 2,8 km auf 100 qkm (i. J. 1901) und in Amerika nur 1,5 km auf 100 qkm[2]).

Das Telegraphen- und Telephonnetz (letzteres ausschließlich) gehören schon mehr dem Binnenverkehre an. Innerhalb des europäischen Kontinentes findet ein außerordentlich vielartiger und belebter Handel statt. Die einzelnen klimatischen Gebiete, die mit verschiedenen Bodenschätzen ausgerüsteten Landschaften, die verschiedenen Lebensgewohnheiten der einzelnen Völker und Bevölkerungsteile reizten zu einem regen Wechselverkehr an. Am wichtigsten und ältesten ist innerhalb Europas der Handel und Verkehr zwischen S und N, zwischen dem romanischen S und dem germanischen N über die Alpen hinweg.

§ 13. Der Alpenverkehr. Der Alpenverkehr ist in der Hauptsache ein Verkehr zwischen Deutschland und Italien. Schon den alten Deutschen war es gelungen, in das Land mit dem immer blauen Himmel zu gelangen, zumal findige griechische und römische Kaufleute von S her ihnen den Weg gezeigt hatten. Der Bernhardin, Septimer, Julier, Brenner, Simplon und Große St. Bernhard wurden von Römern und Germanen beschritten. Der Julier- und Septimerpaß waren die begangensten Pässe. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts wurde eine regelmäßige Post über den Gotthard eingerichtet. Die bedeutendsten Alpenstraßen wurden aber erst am Anfang des 19. Jahrhunderts gebaut, besonders auf Veranlassung von Napoleon I. So entstand die Simplonstraße als erste moderne Kunststraße, in einer Länge von 182 km vom Genfer See bis zum Lago maggiore. Andere Kunststraßen sind die Axenstraße, die längs dem Vierwaldstätter See hinführt, und die Ponalestraße am Gardasee. Andere Gebirgsstraßen, geeignet für den umfangreichsten Wagenverkehr, führen vom Inntal über Reschen-Scheideck nach dem Vintschgau, von da weiter über das Stilfser Joch durch das Veltlintal nach dem Comer See und nach Mailand. Die Stilfserjochstraße übertrifft an Paßhöhe (2930 m) alle andern Alpenstraßen. Der eine ihrer Zugangswege vereinigt sich in Bozen mit der von Innsbruck nach Süden führenden Brennerstraße. Ebenso sind Splügen- und Gotthardstraße (1830 vollendet) dem ausgedehntesten Personen- und Frachtverkehr zugänglich.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 100. — [2]) Vgl. Bd. I, § 101.

Der Siegeslauf der Eisenbahn begann in den Alpen mit dem Bau der Semmeringbahn (1848—1854), durch die die große Verkehrsstrecke vom mittleren und östlichen Deutschland über Wien nach Triest eröffnet wurde. Einen ungeahnten Aufschwung nahm der deutsch-italienische Handel und Verkehr durch die Brennerbahn, die beste und kürzeste Verbindung zwischen Bayern und Oberitalien. Die Gotthardbahn, 1882 vollendet, ein unvergänglicher Markstein in der neuern Geschichte des Eisenbahn- und Verkehrswesens, ist weltberühmt durch ihre Kehrtunnel und den großen Tunnel, an dessen Länge (14900 m) weder der Mont Cenis- (12200 m) noch der Arlbergtunnel (10270 m) heranreicht, und der erst in neuester Zeit durch den Simplontunnel (19800), der die kürzeste Verbindung von Paris mit Mailand herstellt, übertroffen wird. Durch 65 Tunnel muß sich die Gotthardbahn hindurchschlängeln; sie haben insgesamt eine Länge von 42 km, d. h. fast die Hälfte der Länge aller deutschen Tunnelbauten. Die Gesamtkosten des ganzen Bahnbaues (240 km) betragen 210 Mill. Mk. Die Gotthardbahn vermittelt den Verkehr Südwestdeutschlands mit den Mittelmeerhäfen, vornehmlich mit Genua. Für Südwestdeutschland ist außerdem noch die Arlbergbahn (Innsbruck—Bodensee) wichtig, da sie die schnellste Abfuhr des Getreides aus der großen Kornkammer Ungarn nach der „hungrigen" Schweiz, wie überhaupt nach dem europäischen Westen und Nordwestsn gestattet.

Der nordsüdliche Verkehr auf den Alpenlinien ist ein weit größerer als der umgekehrte, sowohl im Personen- wie im Warenverkehr. Die verkehrsreichsten Linien zwischen S und N sind die Gotthard- und die Brennerbahn. Die erstere ist die Stamm- oder Hauptlinie. Wenn man die schweren Massenartikel, wie Metallwaren, Baumaterialien, Lebensmittel und Brennstoffe, berücksichtigt, so befördert im nordsüdlichen Verkehr die Gotthardbahn vier- bis fünfmal so viel an deutschen Erzeugnissen als die Brennerlinie. Die Quellen, die diesen großartigen Gotthardverkehr speisen, befinden sich zu beiden Seiten des Unterrheins. Im südnördlichen Verkehr stehen die beiden Bahnen in nahezu gleichem Maße im Dienste deutscher Zwecke, was dadurch erklärlich wird, daß sehr bedeutende Verbrauchsplätze für italienische Erzeugnisse, wie München, Nürnberg, Dresden, Leipzig, Berlin u. a., im Verkehrsgebiet des Brenners liegen.

Nicht vergessen sei, daß an dem gesamten Verkehr zwischen Deutschland und den Mittelmeerländern in neuerer Zeit auch ein unmittelbarer Seeverkehr teilnimmt, der nur von Deutschland ausgeht. Doch ist er viel geringer als der Landverkehr. Bemerkenswert ist noch, daß der deutsche Handel infolge der Überschienung und Durchbrechung der Alpen den englischen Handel zurückgedrängt hat, nur in bezug auf Steinkohlen beherrscht Großbritannien noch die italienische Einfuhr. Deutschlands Verbindungen mit dem Süden werden durch jede neue Alpenbahn inniger und bedeutungsvoller. Allüberall hat sich's im deutschen Wirtschafts- und Staatsleben erwiesen, daß durch jede neue Verbindung mit dem Süden nicht bloß die deutsch-italienischen, sondern auch die deutsch-mittelländischen und deutsch-orientalischen Beziehungen ungemein verstärkt worden sind.

Teil II.

Die mitteleuropäischen Wirtschaftsreiche.

Deutsches Reich.

I. Zur physikalischen Geographie Deutschlands.

§ 14. Lage. Gröfse. Grenzen. Deutschland bildet seiner Lage nach den Kern Mitteleuropas. Auch die Karte belehrt, daß es im Herzen Europas liegt. Jede größere Völkerbewegung, die seit frühester Zeit den europäischen Kontinent erschütterte, hat das deutsche Land in Mitleidenschaft gezogen. Wie kein anderes europäisches Land hat es eine vermittelnde und ausgleichende Stellung. Es breitet sich zu beiden Seiten des mitteleuropäischen Zeitmeridians (15° ö. v. Gr.) aus und liegt fast genau in dem von diesem Meridian nach O und W bestimmten Zeitzonenstück (6° bis 23° ö. L. v. Gr.). Der Zeitunterschied zwischen Ost- und Westgrenze beträgt rund 1 Stunde. Der südlichste Punkt des Deutschen Reiches liegt bei Einödsbach im Allgäu (47° 16′ n. Br.), sein nördlichster bei Nimmersatt in Ostpreußen (55° 33′ n. Br.). Deutschland[1]) erstreckt sich mithin über nahezu 9 Breitengrade oder rund 1000 km; es ist mehr dem Norden der gemäßigten Zone zugeneigt. Sein mittlerer Breitengrad wird vom 50. und 51. Parallelkreis umschlossen. Dieser 51. Breitengrad bedeutet nicht allein eine Trennung zwischen Nord- und Süddeutschland, sondern ist auch eine wirtschaftliche Schwerpunktslinie, da sich hier infolge der eigentümlichen Bodengestalt und der inneren Bodenschätze die mannigfaltigsten Industrien zusammengehäuft haben.

Deutschlands Lage zum Atlantischen Ozean. Das Deutsche Reich grenzt nicht direkt an die großen Weltmeerbecken; denn die Ost- und Nordsee sind nur Nebenmeere. Die Ostsee ist eine Art Mittelmeer (das Baltische), und die Nordsee kann den Charakter eines Randmeeres durch ihren schmalen Süd- und breiten Nordeingang nicht verwischen. Man kann mithin von Deutschland im Sinne der geographischen Lage kaum von einer echt atlantischen Macht reden. Und dennoch hat

---

[1]) Wir gebrauchen wirtschaftsgeographisch die Bezeichnung „Deutschland" im Sinne des „Deutschen Reiches" mit Einschluß Luxemburgs.

Deutschland auf den Gesamtverkehr des Atlantischen Ozeans den größten Einfluß, der einmal in seiner vermittelnden europäischen Stellung und sodann in seiner Bodengestalt begründet liegt; denn es ist im allgemeinen die nördliche Abdachung des hohen europäischen Rumpfgebirges, der Alpen. Diese reichen im S an das Meer und gewähren von da nur schwer den Zutritt nach Mittel-, Nord- und Osteuropa; hingegen haben im N Menschen und Güter völlige Bewegungsfreiheit und können ohne größere orographische Hindernisse von W nach O und umgekehrt fluten. Deutschland verknüpft den Atlantischen Ozean mit Mittel- und Osteuropa. Seine Flüsse, seine Kanäle, seine Landstraßen und Eisenbahnen führen direkt in die europäische Mitte hinein. Darum ist das Deutsche Reich in stetig wachsendem Maße ein Durchgangsland für Rohstoffe und Nahrungsmittel geworden, mit denen die inneren und nordeuropäischen Länder von der See aus versorgt werden. Auch die Lage zu seinen zwei Meeren ist nicht ungünstig; denn außerhalb der Küstenferne von 350 km liegen nur das Elsaß, Baden, Württemberg, Bayern und Oberschlesien. Die meerfernste Gegend Deutschlands, 725 km, ist das Berchtesgadener Land im SO Bayerns.

Größe. Das Deutsche Reich stellt die viertgrößte staatliche Ländermasse in Europa dar. Größer sind nur Rußland, Skandinavien (Schweden und Norwegen) und Österreich-Ungarn[1]). Frankreich ist fast gleichgroß, die übrigen Staaten stehen im Flächenraum ein erhebliches hinter Deutschland zurück. Dieser beträgt 540743 qkm mit 56367178 E. (im Jahre 1900). Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet. Die Zollgrenze fällt im allgemeinen mit der Reichsgrenze zusammen; doch zeigt sie einige Ausnahmen. Sie schließt Gebiete von zusammen 68,07 qkm mit 15188 E. aus, nämlich die Freihafengebiete von Hamburg, Bremerhaven und Geestemünde, einen Teil der Gemeinde Cuxhaven, die Insel Helgoland und ein sehr kleines Gebiet im südlichen Baden an der Grenze des Kantons Schaffhausen. Die Zollgrenze umschließt außer dem Reichsgebiet das Großherzogtum Luxemburg (2597 qkm mit 236543 E.) und die kleinen österreichischen Gemeinden Jungholz (im S von Kempten) und Mittelberg (Vorarlberg). Somit hat das deutsche Zollgebiet eine Fläche von 543198 qkm mit 56,6 Mill. E. (1900). (Um die Mitte des Jahres 1903 schätzte man die Einwohnerzahl des Deutschen Reiches auf 58,6 Mill. E., die des gesamten Zollgebietes auf 58,8 Mill. E.)

Die deutschen Schutzgebiete umfassen ein fünfmal größeres Gebiet als das Mutterland, 2656620 qkm mit 12,6 Mill. E. (4,7 E. auf 1 qkm).

Grenzen. Die Grenzlänge des Deutschen Reiches beträgt 7700 km; davon beanspruchen die Nord- und Ostsee 2200 km. Die Meeres-

[1]) Das Deutsche Reich ist $1\frac{2}{3}$ mal so groß wie Großbritannien, aber 10 mal kleiner als das europäische Rußland und 17 mal kleiner als die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Hingegen sind das gesamte Britische Reich 9 mal, das gesamte Russische Reich 7 mal und die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit abhängigen Gebieten 3 mal so groß als das Deutsche Reich und seine Kolonien.

küsten sind die natürlichsten Grenzen; ihr nahe verwandt als Naturgrenzen sind die Gebirge, die das Deutsche Reich vom Eintritt der Oder in deutsches Gebiet an bis zum Bodensee von fremden Machtbereichen trennen. Vom Bodensee bis Basel bildet der Rhein eine Naturgrenze; er wird dabei von den an sein nördliches Ufer herantretenden deutschen Gebirgen unterstützt. Im W, O und zwischen Schleswig und Jütland finden sich keine Naturgrenzen, sondern sogenannte offene Grenzen. Der Wasgenwald im SW ist nur auf kurzer Erstreckung Grenzgebirge. Die große Moorgrenze (Bourtanger Moor) im NW nach den Niederlanden zu verliert durch die Entwässerung immer mehr den Charakter einer ausgezeichneten Naturgrenze. Die offenen Grenzen sind politisch die schwächsten Grenzen, verkehrsgeographisch aber die vorteilhaftesten, weil hier der Verkehr keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden hat und die kürzesten Verbindungen in gerader Linie erfolgen können.

Für die wichtige wirtschaftsgeographische und politische Lage des Deutschen Reiches spricht auch die Tatsache, daß es wie kein anderes europäisches Land von so vielen verschiedenartigen staatlichen Gebilden begrenzt wird, nämlich von zwei Kaiserreichen (Rußland und Österreich-Ungarn), drei Königreichen (Dänemark, den Niederlanden und Belgien), zwei Republiken (Frankreich und der Schweiz) und einem Großherzogtum (Luxemburg).

§ 15. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. (Allgemeines.) Deutschlands Bodengestalt stellt im wesentlichen die nördliche Abdachung der Alpen zum Meere dar; sie verbindet Fels und Meer. Immerhin lassen sich vier bestimmte Zonen aus dieser Bodengestalt herauserkennen:

1. Die südliche alpine Zone.
2. Die Oberdeutsche oder Schwäbisch-bayerische Hochebene.
3. Die Zone der deutschen Mittelgebirge.

a) Die Mittelgebirgslandschaften Süddeutschlands: die Oberpfälzische Hochebene; der Böhmer- und der Bayrische Wald; der Deutsche Jura; das Schwäbisch-fränkische Stufenland; der Schwarzwald, Odenwald und Spessart einerseits und der Wasgenwald und die Hardt andererseits der Oberrheinischen Tiefebene.

b) Die Mittelgebirgslandschaften Zentraldeutschlands: das Niederrheinische Schiefergebirge (Hunsrück, Eifel, Taunus, Westerwald, Sauerland), das Hessische Bergland (Vogelsberg, Rhön, Hohe Meißner) und das Weserbergland (Erzgebirge, Teutoburger Wald, Wiehen- und Wesergebirge), Harz, Thüringer- und Frankenwald, Fichtelgebirge, Erzgebirge, die Sudeten (Riesengebirge, Glatzer Bergland).

4. Das Norddeutsche Tiefland.

Nach O und W setzen sich diese Zonen, besonders die nördliche Zone, in die Nachbarländer fort.

§ 16. Die deutschen Alpen. Nur die nördlichen Voralpen der eigentlichen Alpen ragen in deutsches Gebiet hinein. Sie erreichen aber hier schon bedeutende Höhen, so in den westlichen *Allgäuer Alpen* die *Mädelegabel* 2643 m,

in den mittleren *Bayrischen Alpen* die *Zugspitze* 2964 m, der höchste Berg Deutschlands, und in den östlichen *Berchtesgadener Alpen* der *Watzmann* 2714 m. Das Hauptgestein der deutschen Alpen ist der Kalkstein. Die verschiedenen Kalksteinarten und Vermengungen mit anderen Gesteinen geben jeder der drei genannten Alpengruppen ein besonderes Gepräge. Im Allgäu treten neben dem Kalkstein sehr leicht verwitterbare Gesteine auf, die Flysch- und Molassegesteine. Sie ergeben die großen Weidetriften des Allgäus; 22 % des Gebirgslandes gehören ihnen allein, dem Ackerbau nur $1^1/_2$ %. Die Viehwirtschaft hat hier eine blühende Stätte gefunden. Die Bayrischen Kalkalpen sind nur auf ihren niedrigeren Erhebungen und in den Tälern, wo leicht verwitternde tonige und sandige Schiefer mit Kalk wechseln, fruchtbar; sonst sind sie öde und kahl, besonders wo der Dolomit die höchsten und größten Gebirgsstöcke auftürmt, wie die Zugspitze und das Karwendelgebirge. Bis 900 m steigt der Getreidebau in die Höhe und der Wald bis 1600 m. Ebenso ist das Wiesen- und Ackerland in den Berchtesgadener Alpen von geringer Verbreitung (nur 11 %). Einen Ersatz dafür bieten die reichen Salzschätze des Innern (Berchtesgaden, Reichenhall, Traunstein) und die Waldungen, die Holz für Schnitz- und andere Holzarbeiten liefern (Berchtesgaden, in Oberbayern Oberammergau).

§ 17. Die Oberdeutsche oder die Schwäbisch-bayrische Hochebene. Sie ist ein Tafelland, das vom Alpenfuß, etwa 600—700 m, allmählich nach N zur Donau abfällt, hierselbst gegen 350 m (Passau 290 m). Die Hochebene besitzt eine mittlere Erhebung von 490 m (München 511 m). Sie ist das Produkt der Eiszeit, denn große Gletscher brachten von S her gewaltige Schutt- und Lehmmassen, die jetzt die Ebene bedecken. Im N ist sie stellenweise versumpft. Solche Stellen nennt der Bayer Moos, der Schwabe Ried. Die größten Möser befinden sich an der mittleren Isar und Amper (bei Erding und Dachau) und am unteren Lech (Donauried). Die Torfgewinnung, vor allem im Kolbermoor und Erdinger Moos, entwickelt sich langsam. Braunkohlen werden an verschiedenen Orten gewonnen (bei Miesbach, Penzberg und Peißenberg sog. Pechkohle, jährl. etwa 3 Mill. dz.). Die Talungen sind zumeist mit Löß ausgefüllt und entwickeln da große Fruchtbarkeit. Das niedrigste Gebiet der Hochebene im NO (zwischen Regensburg, Straubing, Deggendorf und Landshut) ist wegen seiner Fruchtbarkeit berühmt und läßt auf seinem Dunkelboden (= Donaugauboden) vorzüglichen Weizen gedeihen.

§ 18. Die deutsche Mittelgebirgszone. Sie setzt sich aus einer Reihe der verschiedenartigsten Landschaften zusammen, die ihre mannigfache Gestalt vor allem der Bodenzusammensetzung verdanken.

Die **Oberpfälzische Hochebene** ist das kleine Gegenstück zur Oberdeutschen Hochebene. Sie ist nordsüdwärts geneigt und wird von der Naab durchflossen. Sie ist wohl fruchtbar und birgt auch nutzbare Mineralien und Erze (Eisenerze bei Amberg), aber auf die wirtschaftliche Hebung Deutschlands hat sie keinen allzu großen Einfluß ausgeübt. Darum fehlen hier größere Ansiedelungen. Erst an der Donau begegnet uns in Regensburg eine größere Stadt. — Im O wird die Oberpfälzische Hochebene vom **Böhmerwald** und **Bayrischen Wald** begrenzt. Der Böhmerwald wird durch die Pforte von Furth-Taus in einen nördlichen und südlichen Wald geschieden. In dieser Pforte gewinnt die Eisenbahn von Regens-

burg—Cham ihren Übergang nach Pilsen und in das Böhmische Becken. Im südlichen Teil finden sich die ansehnlichsten Höhen (*Arber* 1458 m, *Rachel* 1462 m) und ebenso die großen zusammenhängenden Wälder (42% der Gesamtoberfläche). Der Böhmer- und der Bayrische Wald sind Urgebirge und bauen sich aus Gneisen, Glimmerschiefern und Graniten auf. Zwischen beiden ist eine eigenartige Quarzmauer emporgestiegen, der *Pfahl* genannt, dessen Material von mehr als 80 Glashütten verarbeitet wird. Von nutzbaren Mineralien sind besonders erwähnenswert Graphit und Porzellanerde im N von Passau, Schwefel- und Kupferkies, Bleiglanz, Zinkblende und Magneteisen am Arber. — Im N wird die Oberpfälzische Hochebene vom Fichtelgebirge (S. 21) und im W vom Fränkischen Jura begrenzt. Das **Deutsche Juragebirge** breitet sich hauptsächlich zwischen Donau und Naab einerseits, zwischen Neckar und Regnitz andererseits aus. Im N reicht es bis zum Main, im S überschreitet es bei Donaueschingen die Donau und den Rhein bei Schaffhausen, um sich in den Schweizer- und Französischen Jura fortzusetzen. Der Deutsche Jura gleicht einem Damm, der von der Donau und der Naab aus langsam ansteigt und nach Neckar und Regnitz steil abfällt. Die Wörnitz, die das fruchtbare Ries bei Nördlingen durchfließt, scheidet den **Fränkischen** von dem **Schwäbischen Jura**. Der schwarze, braune und weiße Jurakalk bauen das Gebirge auf. Der letztere liegt zu oberst. Der braune enthält wichtige Brauneisenerzlager und bildet vorzüglich die Vorberge der Rauhen Alb. Die Hochflächen sind, wie es bei allen Kalk- und ähnlichen Gebirgen der Fall ist, sehr wasserarm. Höhlen und Versteinerungen haben den Jura sehr bekannt gemacht. Solnhofen liefert vorzügliche Lithographiesteine. — Das **Schwäbisch-fränkische Stufenland** lehnt sich nordwestwärts an den Deutschen Jura an. An dessen Grenze baut es sich aus Keuper auf, in der Mitte aus Muschelkalk und im W aus Buntsandstein; es gehört demnach der Triasformation an. Alle diese Gesteine verwittern sehr leicht und bilden bei der nötigen Bewässerung eine fruchtbare Krume. Die Hügellandschaften am Neckar und Main sind mit Obst und Wein angepflanzt. Die *Frankenhöhe* scheidet das Fränkische von dem Schwäbischen Stufenland. Der Buntsandstein des W überdeckt auch den Ostfuß des Schwarzwaldes, Odenwaldes und Spessarts. Diese drei Gebirge schließen nach O zu die Oberrheinische Tiefebene ab. — Der **Schwarzwald** ist ein waldiges Massengebirge, das aus Gneis, Granit und einzelnen Porphyrkuppen besteht. Der höchste Berg ist der *Feldberg* (1493 m). Der Steilabfall hat sich dem Rheine zugekehrt. Nach O fällt der Schwarzwald ganz allmählich ab; an den Donauquellflüssen geht er in die Getreidehochebene „*die Baar*“ über. Nach N zu löst sich das Gebirge in eine niedrige Hügellandschaft auf, die reich mit Getreide, Obst und Wein bebaut ist. Der Schwarzwald ist seit alters her ein ausgiebiger Holzlieferant. Mit diesem Holzreichtum hängen verschiedene Gebirgsindustrien zusammen (Schwarzwälder Uhren, Musikwerke). Die Pässe des Schwarzwaldes (das Höllental von Freiburg nach Schaffhausen, das Kinzigtal von Offenburg über Triberg, Villingen nach Donaueschingen und Konstanz, der Kniebispaß und das Murgtal) sind vom Verkehre sehr belebt und reich an landschaftlichen Reizen. Berühmt ist durch die Kühnheit ihrer Anlage (durch die Schlingen und Kehrtunnel bei Triberg) die Schwarzwaldbahn Offenburg—Konstanz. Auch die Bahn Immendingen—Waldshut—Lörrach—Leopoldshöhe,

die als Kriegsbahn das Schweizergebiet umgeht, ist eine Gebirgsbahn ersten Ranges und sehr verkehrsreich. — Der **Odenwald** ist ein verkleinertes Abbild des Schwarzwaldes. Er gipfelt im *Katzenbuckel* (626 m) am Neckar. Im übrigen ziehen sich seine höchsten Erhebungen an der Rheinseite entlang, an der altberühmten *Bergstraße*, die zwischen Gebirgsabhang und Rheinebene von Darmstadt nach Heidelberg führt. Im O verflacht sich der Odenwald zu einer Muschelkalkebene, dem „*Bauland*", das ein vorzügliches Getreideland ist. Nur wenige Metallschätze birgt der Odenwald; bei Bockenrod (nordwestlich von Erbach) findet sich indessen eine bedeutende Manganerzgrube. Der Odenwald liefert gute Sandsteine und schwarze Granite. Am Fuße des Gebirges ist man auf Braunkohlen gestoßen (bei Darmstadt). — Der **Spessart** wird von drei Seiten vom Main umflossen. Er hat denselben geologischen Aufbau wie Odenwald und Schwarzwald und wird von den prächtigsten Waldungen Deutschlands (Eichen und Buchen) geschmückt. Der Spessart ist mit dem Schwarzwald der wichtigste Holzlieferant für den holländischen Schiffsbau. An Erzen (Brauneisenstein) wird wenig gefunden. — Die **Oberrheinische Tiefebene** begleitet den Rhein auf beiden Ufern von Basel bis Mainz in einer Breite von 30—40 km. Sie ist die gesunkene Spalte zwischen Schwarzwald und Wasgenwald, in die der Rhein und seine Zuflüsse allerhand Gerölle abgelagert haben. Wo das Gerölle von feinen Schwemmlandgebilden, tonigen und sandigen Massen, überdeckt wird, entwickelt sich eine große Fruchtbarkeit. Die Ebenen am Rhein, an der Neckar- und Mainmündung sind bei dem günstigsten, wärmsten Klima innerhalb Deutschlands zugleich die fruchtbarsten Gegenden des Deutschen Reiches. Die Hälfte des Bodens ist Ackerland. Außer Weizen, Mais gedeihen vorzüglich Hopfen, Wein, Pfirsich, ferner Tabak, Mandeln und eßbare Kastanien. Im südlichen Teil der Ebene erhebt sich ganz unvermittelt der *Kaiserstuhl*, ein kleines vulkanisches Gebirge, dessen Verwitterungserde außerordentlich fruchtbar ist und dementsprechend auch verwertet wird. Im Elsaß ist die Rheinebene mit Löß bedeckt, der sich bis auf die Vorhügelzone des Wasgenwaldes hinaufzieht. Das gesamte Lößgebiet ist eine Kornkammer Südwestdeutschlands. — Der **Wasgenwald (Wasgau, Vogesen)** ist das Spiegelbild des Schwarzwaldes, ganz aus den gleichen Gesteinen aufgebaut, nur daß der Steilabfall im O und die langsame Abdachung im W ist. Wasgenwald und Schwarzwald bildeten in der Urzeit eine einzige Gebirgsmasse, in deren Mitte, wie schon hervorgehoben wurde, die Rheintiefebene eingesunken ist. Der Wasgenwald erreicht auch ähnliche Höhen wie der Schwarzwald: *Großer* oder *Sulzer Belchen* (1423 m). Vom Schweizerjura ist er durch die ziemlich breite *Burgundische Pforte* getrennt, die das Elsaß mit Frankreich verbindet; sie hat auch dem Rhein-Rhonekanal den Weg gezeigt. Der anmutige *Niedere Wasgau* reicht von Straßburg bis zur Lauter, wo sich jenseits die Hardt anschließt. Im NW setzt sich der Niedere Wasgau in das *Lothringische Hügelland* fort, das bis über die mittlere Mosel nach Luxemburg geht. Muschelkalk und Keuper setzen den Boden zusammen. Im W ist der Boden vielfach mit Diluvium überdeckt. Das ganze Gebiet ist recht fruchtbar, besonders ist die Moselgegend ausgezeichnet. — Die **Hardt** ist das Gebirge der Rheinpfalz (*Kalmit* 683 m). Sie setzt sich hauptsächlich aus Buntsandstein zusammen und ist auf

ihren Hochflächen reich bewaldet. An den Ostabhängen kommt der Kalkstein dem Weinbau, auch der Edelkastanie zugute; die ganze Ostseite erzeugt die herrlichsten Pfälzer Weine. Im NW fällt die Hardt zu der *Senke von Kaiserslautern* ab, die weniger von der Milde und Schönheit des Pfälzer Landes zeugt, wohl aber eine große Bedeutung im Verkehre hat; denn hier ging schon in älterer Zeit die Kaiserstraße Barbarossas nach Metz und Paris, und heute ziehen sich wichtige Eisenbahnlinien hindurch. Nördlich von dieser Senke ragt die Porphyrkuppe des *Donnersberges* (700 m) empor, und im NW breitet sich das *Pfälzer Bergland* aus, das der Kohlenformation angehört und in der Umgebung von Saarbrücken reiche Kohlenausbeute gestattet.

Das **Niederrheinische Schiefergebirge** erstreckt sich von dem kurzen westlichen Rheinlauf zwischen Mainz und Bingen bis zum Niederrheinischen und Westfälischen Tiefland. Der Rhein, die Mosel und Lahn zerlegen es in vier Teile, in zwei linksrheinische: *Eifel* (Schneifel, Hohe Acht) mit *Venn* und *Hunsrück* (Hochwald, Idarwald, Hunsrück, Soonwald), in zwei rechtsrheinische: *Taunus* (Niederwald, Taunus, die Höhe), *Westerwald*, dem sich jenseit der Sieg noch das *Sauerländische Gebirgsland* anreiht. Das Schiefergebirge setzt sich aus Tonschiefern und Grauwackensanden mit den mannigfachsten Übergängen zusammen. Im S tritt in den Höhen ein schwer verwitterbarer Quarzit hervor. Nirgends erreichen die Gipfel eine Höhe von 900 m. Die Höhen sind bewaldet, vielfach rauh und unwirtlich (Schneifel, Westerwald). Von der vulkanischen Natur der Eifel zeugen alte Kraterseen (Maare) und die vielen kohlensäurehaltigen Quellen (weit über 500). Ein liebliches Waldgebirge ist der *Taunus*, der nach S zum herrlichen *Rheingau* abfällt. Er ist gewissermaßen ein nordwestlicher Ausläufer der von uns bereits als fruchtbarste Gegend Deutschlands kennen gelernten Rhein-Main-Neckarebene (S. 18). Allgemein wird aber auch der Rheingau als schönste Gegend unter den deutschen Gauen gepriesen. Am Südabhange des Taunus sind die weltberühmten Bäder Schlangenbad, Wiesbaden, Soden, Homburg v. d. Höhe, ostwärts weiter Nauheim, und die ebenso berühmten Weinorte Hochheim, Rauenthal, Eltville, Johannisberg, Geisenheim, Rüdesheim, Aßmannshausen u. a. m.[1]). — Das *Sauerland* ist ein eisenführendes Gebirge. Zu dem Eisenreichtum gesellen sich im N und W große Stein- und auch Braunkohlenlager hinzu, so daß dies ganze Gebiet nicht bloß zum wichtigsten Industriegebiet von Deutschland, sondern vom ganzen europäischen Festland geworden ist. Der Schwerpunkt des Kohlengebirges liegt auf der Nordseite der Ruhr; es beginnt links des Rheines bei Mörs und zieht sich ostwärts über den Rhein bis Unna und Hamm, wo es sich in das Westfälische Tiefland verebnet. Gegen 100 Flöze mit einer Gesamtmächtigkeit von 70 m werden gegenwärtig abgebaut. Die Gesamtmächtigkeit der abbaumöglichen Steinkohlenformation hat man zu 2350 m gefunden bei einer Flächenausdehnung von reichlich 2000 qkm. Der gesamte Kohlenvorrat ist auf 35 Milliarden cbm geschätzt worden[2]). — Das **Hessische** und das **Weser Bergland** reicht vom Niederrheinischen Schiefergebirge bis zur Leine und Werra. Die größeren Erhebungen sind im Hessischen Bergland der *Vogelsberg* (772 m), die *Rhön* (950 m),

[1]) „Rheingau — Weingau, Rheinleut — Weinleut, Rheinwein — fein Wein.“ — [2]) Vgl. Bd. I, § 78.

das *Knüllgebirge* (630 m) und der *Meißner* (750 m). Der Sockel der hessischen Gebirge besteht aus Buntsandstein, über den sich vulkanische Laven (Basalte) ausgebreitet haben, so besonders im Vogelsberg, der die größte zusammenhängende Masse basaltischer Lava in Deutschland bildet. Basalt liefert wohl eine fruchtbare Verwitterungskrume, indessen liegen die höchsten Teile der hessischen Gebirge schon zu hoch, als daß ihr Boden noch ergiebig ausgenutzt werden könnte. Die Hohe Rhön ist ganz rauh und waldlos, nur mit sumpfigen Wiesen und Mooren bedeckt. Nördlich von den beiden größten hessischen Gebirgen breitet sich das *Hessische Berg- und Hügelland* aus. Man kann es auch als *Hessisches Waldland* bezeichnen, denn es ist in der Hauptsache eine große Waldstrecke voll mächtiger Buchen und Eichen, die im Herbst eine reichliche Eichelmast liefern. Fruchtbare Becken durchsetzen das Hügelland; die Talsenke der Schwalm ernährt einen wohlhabenden Bauernstand. Das *Weserbergland* bildet im S Plateaus, im N tritt die Kettenform mit südost-nordwestlicher Streichrichtung hervor. Die mittlere Erhebung der Berge beträgt 300 m. Höchst mannigfaltig ist die Bodenzusammensetzung; doch gehören die Berge überwiegend der Kreide und den Jurakalken an, zu denen zwischen Weser und Leine noch der Wealdensandstein hinzutritt, der als sog. „Wälderton" zu einem fruchtbaren Waldboden verwittert ist. In den Talbecken haben die Verwitterungsprodukte von Schieferton und Mergelschichten ein fruchtbares Ackerland geschaffen (Gegend bei Hameln). Die Weserscharte, Porta Westfalica, trennt das Wesergebirge von dem *Wiehengebirge*, das in seinen nordwestlichen Ausläufern gerade so wie die des *Osnings* oder *Teutoburger Waldes* von Heidekraut bewachsen ist. Zwischen Wiehengebirge und Osning breitet sich eine fruchtbare Senke aus, die bei Osnabrück eine kleine Scholle der produktiven Steinkohlenformation aufweist. Auch das Gebiet des Wäldertons enthält Kohlenlager, weshalb man dieses Gebiet vielfach als „Hannöverisches Kohlengebirge" bezeichnet. Zu erwähnen ist noch der *Haarstrang*, der westostwärts im N des Sauerlandes nach dem Weserbergland hinzieht. Er ist auf seinen Höhen meist kahl und waldarm; dagegen ist das nördlich vorgelagerte Becken, die Soester Börde, durch große Fruchtbarkeit ausgezeichnet. — Das **Thüringerland** zerfällt in das *Waldgebirge* und in das *Thüringer Hügel- und Beckenland*, das im N von der Helme und Unstrut begrenzt wird. Das Waldgebirge ist als **Thüringer Wald** bekannt; sein südlicher, breiter Teil, der das Fichtelgebirge berührt, führt den Sondernamen **Frankenwald.** Die höchsten Erhebungen des Thüringerwaldes sind der *Beerberg* (983 m), der *Inselberg* (915 m). Über den Rücken des Gebirges läuft der Rennsteig (170 km lang), eine uralte „Flur-, Forst-, Jagd- und Volksgrenze". Der nördliche schmale Teil des Thüringerwaldes besteht aus kristallinischen Gesteinen, Porphyrmassen und Rotliegendem, der südliche breite Teil (der Frankenwald insbesondere) aus Schiefergesteinen. An vielen Stellen der Talflanken erheben sich mächtige Schutthalden der Schieferbrüche; denn bestimmte Schieferarten werden hier zu Dachschiefern, Schiefertafeln, Wetzsteinen und Griffeln verarbeitet (Sonneberg). Neben Schiefer wird Eisen und Holz ausgenutzt; das hat am Rande des Waldgebirges die Gründung verschiedener Industrieorte veranlaßt (Schmalkalden, Suhl, Schleusingen, auch Sonneberg). Der Thüringer Wald wird in der Mitte durch eine Eisenbahn durchquert, die von Erfurt über Arnstadt nach Suhl führt und sich nach Kissingen, Würz-

burg fortsetzt. Die nächste Verbindung mit dem Harz stellt im N des Thüringer Waldes das *Eichsfeld* dar. Es ist ein rauhes, ödes Hügelland im Gegensatz zu dem nach NW sich ausbreitenden *Thüringer Vorland* oder *Hügelland*. Mächtige Schichten der Triasformation bauen dies Hügelland auf: zu unterst der Buntsandstein, darüber der Muschelkalk und zu oberst der Keuper. Im N erhebt sich der *Kyffhäuser*, der sich aus roten Ton- und Sandsteinen und an seinem Nordrand aus Gneis, Granit und Porphyr zusammensetzt. Der Buntsandstein bildet im allgemeinen guten Waldboden; der Muschelkalk gibt teilweise einen guten Ackerboden, der Keuper aber, der in den weiten Mulden und beckenartigen Einsenkungen dem Muschelkalk aufgelagert ist, ein ganz vorzügliches Acker-, namentlich Gemüseland (Erfurt, die Goldene Aue). — Jenseit der Goldenen Aue erhebt sich als mächtigstes Gebirge nach Norddeutschland hin der **Harz**, dessen niedrigerer Ostteil (*Unterharz*) aus Schiefern, Grauwacken und Kalken (Höhlenbildungen) und dessen hoher Westteil (*Oberharz*) aus Kieselschiefern, Tonschiefern und Kalken besteht; außerdem bilden granitische Massen mächtige Stöcke. Der Bergbau ist bereits im 10. Jahrhundert bei Goslar begonnen worden. Es werden Silber- und Bleierze, Kupfer und Eisen zutage gefördert; an Kupfer wird nirgends in Europa mit Ausnahme Spaniens so viel wie im Mansfeldischen gewonnen. Die höchste Erhebung ist der *Brocken* oder der *Blocksberg* (1142 m). Die Höhen sind rauh und waldarm, dagegen die tieferen Gehänge sehr waldreich. Ostwärts des Harzes breitet sich ein *Hügelland* aus, das sich nach der Elbe zu ganz verflacht und reich an Steinsalzlagern und Solquellen ist. Es ist das Salzkammergut des preußischen Staates (Staßfurt, Schönebeck, Halle). — Das **Fichtelgebirge** ist der Knotenpunkt des mitteleuropäischen Gebirgsbaues; denn hier durchdringen sich die Richtung des Erzgebirges (von SW nach NO) und die der Sudeten (von SO nach NW). Es ist aber durchaus nicht, wie man vor der Zeit der Höhenmessungen annahm, das höchste Gebirge Mitteleuropas; der *Schneeberg* erreicht als höchster Gipfel nur 1051 m. In den vier Haupthimmelsgegenden der Windrose fließen die Gewässer ab (Eger, Naab, Main und Saale). Neben den Gesteinen des kristallinischen Urgebirges treten besonders Kalkstein und Porphyre auf. Diese werden, wie auch die Granite und die geringen Mengen von Eisenerzen, verarbeitet. Auch Spuren von Gold finden sich noch. Alte Schutthalden und Ansiedlungen (Goldkronach) zeugen noch von dem einst blühenden Edelmetallbergbau. — Fichtelgebirge und Frankenwald werden mit dem Erzgebirge durch das aus Tonschiefer, Grauwackenschiefer und Sandstein sich aufbauende **Elstergebirge** (*Kapellenberg* 760 m), das in der Hauptsache das Vogtland ausfüllt, verbunden. Das **Erzgebirge** reicht in seiner nordöstlichen Erstreckung nahezu an die Elbe, wo es von dem **Elbsandsteingebirge** oder der **Sächsisch-böhmischen Schweiz** abgelöst wird. Das Erzgebirge ist ein Urgebirge, das aus Gneis, Glimmerschiefer und Tonschiefer besteht, welche Gesteine wiederum von Granit und Porphyr durchbrochen werden. Der graue Gneis insbesondere birgt die reichen Erzlager, Silber- und Bleierze (Freiberg), Kupfer, Zink u. a. Am Rande des alten kristallinischen Gebirges treten Grauwacke, Steinkohlen (diese zwischen Zwickau, Ölsnitz und Chemnitz und bei Dresden im Plauenschen Grunde) und Quadersandstein auf (große Sandsteinbrüche an der Elbe südlich von Pirna). Bei Meißen wird ausgezeichnete Porzellanerde gegraben. Nach

S fällt das Erzgebirge steil zum Egertale ab, das eine eingesunkene Spalte des altböhmischen Massivs ist, zu dem das Erzgebirge gehörte. An dieser eingesunkenen Spalte treten heute kalte und heiße Quellen auf (Teplitz, Karlsbad, Marienbad und Franzensbad). Die höchsten Erhebungen des Gebirges sind der *Keilberg* (böhmischerseits, 1244 m) und der *Fichtelberg* (deutscherseits, 1215 m). Der Kamm ist von mächtigen, stundenbreiten Waldungen bedeckt, die von Sümpfen und Hochmooren unterbrochen werden (der Kranichsee bei Karlsfeld). Trotz der Rauheit und Unfruchtbarkeit ist der Kamm noch bewohnt. Zahlreiche Pässe, hier richtige fahrbare Straßen, überschreiten den Kamm. In fünf Scharten laufen die Eisenbahnen von N nach S, von denen die wichtigsten sind: die Zschopaubahn (Annaberg-Komotau), die Flöhabahn (Marienberg-Komotau) und die Freiberger Muldenbahn (Freiberg-Brüx-Komotau). Das Erzgebirge und sein nördliches Vorland mit dem Erz- und Mineralreichtum und seinen sich nach N öffnenden und immer fruchtbarer werdenden Tälern sind die Grundlage und der Lebensnerv der sächsischen Industrie und der Nährboden einer Bevölkerung, wie sie an Dichte des Wohnens (über 280 Bewohner auf 1 qkm) von keinem europäischen Staate wieder aufgewiesen wird. Die fruchtbarsten Gegenden finden sich bei Leipzig (Bornaer Pflege) und Dresden (Meißner-Lommatzscher Pflege). — Mit **Sudeten** bezeichnen wir die gesamte schlesische Gebirgsumrandung. Zwischen ihnen und dem Erzgebirge (bez. der Sächsischen Schweiz) stellt das **Lausitzer Gebirge** die Verbindung her, das sich aus einzelnen Bergkuppen und Bergzügen und dazwischenliegenden weiten Talungen zusammensetzt. Dieser letztere Umstand macht es zu einem bequemen Durchgangsland nach Böhmen. Schon in altersgrauer Zeit zogen durch die Lausitz Handelswege von Böhmen nach den Bernsteinküsten der Nord- und Ostsee. Das Gebirge ist arm an Metallen. Der Granit wie der Basalt wird in großen Steinbrüchen gebrochen. Die Kuppen bestehen zumeist aus Basalt und Phonolith (*Lausche* 791 m, Hochwald, Landeskrone u. a.). Bei Zittau tritt Quadersandstein auf (Oybin). — Die Sudeten streichen in hohen Parallelzügen von SO nach NW. Unter den einzelnen Zügen ist das **Riesengebirge** der mächtigste; es gipfelt in der *Schneekoppe* oder *Riesenkoppe* (1605 m) und erhebt sich zwischen der Lausitzer Pforte (Neiße) und der Landshuter Pforte (Bober). Das Gebirge besteht fast durchgängig aus Urgesteinen (Granit, Gneis, Glimmerschiefer und Urtonschiefer). Zwei bemerkenswerte Sättel werden von wichtigen Paßstraßen überschritten: der Paß an den Grenzbauden (1048 m) und der Paß von Jakobsthal (880 m). Eine kühne Gebirgsbahn überschreitet den letzteren in neuester Zeit; sie führt von Hirschberg nach Schreiberhau, Jakobsthal, Grünthal und weiter nach Tannwald in Böhmen. Die höchsten Riesengebirgsgipfel sind wüste Trümmerhaufen von Granitblöcken, zwischen denen nur mühsam die Krumm- oder Knieholzkiefer gedeiht. Zwischen den einzelnen Gipfeln dehnen sich Hochflächen aus, deren fahlgrüne Matten und Moore blatternarbig mit dunkeln Inseln zusammenhängender Knieholzbüsche besetzt sind. Die Hochregion, die bis 1300 m herabreicht, trägt ganz alpines Gepräge. Im Riesengebirge finden sich verschiedene Erze, von denen nur noch das Magneteisen bei Schmiedeberg abbauwürdig ist. Bei Schreiberhau blüht eine bedeutende Glasindustrie (Josephinenhütte). Der Holzreichtum

an den Gehängen ist sehr ansehnlich. Auf ihm gründet sich eine berühmte Holzindustrie (Agnetendorf). Jenseit des Bobers erhebt sich das *Waldenburger Bergland*, das sich aus alten Eruptivgesteinen (Porphyr und Melaphyr) aufbaut. Es umschlingt die nordwestlichsten Ausläufer eines aus Böhmen nach Schlesien hereinragenden Sandsteingebirges (Adelsbacher und Weckelsdorfer Felsen) und wird selber von einem Gürtel aus Steinkohlenlagern umgeben. Nach SO reiht sich das *Glatzer Bergland* an, das ein Kesselland ist mit einem 300 bis 400 m hochgelegenen fruchtbaren Boden, der von allen Seiten von waldigen Gebirgen umschlossen wird. Der östlichste Flügel der Sudeten ist das *Mährische Gesenke* (slawisch Gesenk = Eschengebirge), das besonders auf böhmisch-mährischer Seite gipfelt und bis zur *Mährischen Pforte* (280 m) reicht, die sich zwischen ihm und den Beskiden (nördl. Ausläufer der Karpathen) einschiebt und einen leichten Übergang von Schlesien nach Mähren gewährt. Der ganze Nordrand der Sudeten wird von fruchtbaren Lößlagern umsäumt (Liegnitz). — Jenseit der Oder erhebt sich die *Tarnowitzer Platte*, deren Muschelkalk einem mächtigen Kohlengebirge aufgelagert ist. In dem Gruben- und Hüttenrevier drängt sich eine zahlreiche Bevölkerung zusammen, mit weit über 300 Bewohnern auf 1 qkm; ansehnliche Orte entstanden und entwickelten sich in kurzer Zeit (Königshütte, Beuthen, Kattowitz, Zabrze, Gleiwitz, Tarnowitz). Das oberschlesische Steinkohlenlager ist größer als das rheinisch-westfälische und sein Kohlenvorrat dürfte jenen auf einige Jahrhunderte überdauern[1]). Jetzt sind von den Kohlenfeldern, die gegen 6000 qkm umfassen, nur 1200 qkm in Abbau. Die Tarnowitzer Höhen sind außerdem noch reich an Zink, Blei und Eisen.

§ 19. Das Norddeutsche Tiefland. Es füllt den N Deutschlands und fast die Hälfte des gesamten Deutschen Reiches aus. Es ist kein ebenes Land, sondern von flachen Wellen und breiten Landrücken durchzogen. Das Norddeutsche Tiefland hat eine gewisse Ähnlichkeit mit der Oberdeutschen Hochebene, insofern als es auch mit Glazialschuttmassen überdeckt ist, die hier allerdings aus Skandinavien stammen und eine durchschnittliche Mächtigkeit von 30 m besitzen. Die erratischen Blöcke, die Findlinge aus dem roten schwedischen Granit, finden sich bis nach Sachsen hinein. Breite, weniger fruchtbare Sandböden wechseln mit Ackerböden, ausgedehnte Moore und Sümpfe mit Wäldern ab. Als Schwemmland ist der Boden arm an Mineralien. Sande, Gerölle, Kies, Ton und Lehm bilden die hauptsächlichste Bodenzusammensetzung. Letztere beiden werden in vielen Ziegeleien zu Backsteinen (in NW Deutschlands zu vorzüglichen Klinkern) gebrannt. Bei der Mächtigkeit des eiszeitlichen Schuttes, die an vielen Stellen sogar über 100 m beträgt, ist es erklärlich, daß das Urgestein fast vollständig begraben liegt. Nur an wenigen Orten finden wir anstehendes Gestein, so bei Segeberg in Südholstein, wo der dolimitische Kalk mit Gipsbrüchen und Salz 91 m hoch emporsteigt. Eine ähnliche Erscheinung begegnet uns in Lüneburg wieder, ebenso bei den Bohrlöchern von Sperenberg im Brandenburgischen und bei Inowrazlaw. Bei letzterem Orte an der russischen

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 78.

Grenze stieß man in einer Tiefe von 130 m auf ein 60 m mächtiges Steinsalzlager, dessen Ausbeute dem Staate einen guten Gewinn abwirft. Auch bei Cammin in Pommern und Ribnitz in Mecklenburg hat man Solquellen erschlossen. Kalkstein tritt noch an verschiedenen Stellen des Norddeutschen Tieflandes zutage und wird gebrochen, so z. B. in den Rüdersdorfer Kalkbergen östlich von Berlin, an der oberen Netze, ferner Gips bei Wapno unweit Exin. Die obere Kreideformation steht in den Vorgebirgen Arkona und Stubbenkammer (122 m) der Insel Rügen (größte deutsche Insel, 967 qkm) an. Die zahlreichen weitverbreiteten großen Moore haben überall, vorzüglich auch in NW-Deutschland, eine großartige Gewinnung des Torfes hervorgerufen, der in norddeutschen Gebieten als Torfstein oder Preßtorf die Kohle ersetzen muß. Unter den lockeren Torfmassen trifft man vielfach auf Braunkohlen, die aber nicht überall abbauwürdig sind. In Brandenburg sind über 100 Bergwerke zur Förderung der Braunkohle tätig; in der Niederlausitz beruht die mächtig emporgeblühte Industrie auf den Braunkohlenfunden. Braunkohlen finden sich auch in Ost- und Westpreußen (Tuchel, südöstlich von Konitz), in Posen an der Netze und Brahe und weiterhin an verschiedenen Stellen der Einbuchtungen des Norddeutschen Tieflandes in die mitteldeutschen Gebirgslandschaften (Halle, Halberstadt, Cöln). Das Norddeutsche Tiefland ist der Fundort eines begehrten, wertvollen fossilen Harzes, des Bernsteins. Überall, an der Nordseeküste, in Posen usw. findet man Bernstein, am reichlichsten indessen an der NW-Küste des Samlandes, wo es zumeist, besonders in Palmnicken, bergmännisch gewonnen wird; sein Wert dürfte jährlich etwa 4 Mill. Mk. betragen. Palmnicken deckt im wesentlichen den Bedarf der ganzen Welt an Bernstein. — In verschiedenen großen Buchten greift das Tiefland in die deutschen Mittelgebirgslandschaften ein; die bedeutendsten dieser Buchten sind die Niederrheinische (Cölnische), die Westfälische, die Sächsisch-thüringische und die Schlesische. Die größeren Erhebungen befinden sich im Küstengebiet. Der Baltische Höhenrücken gipfelt im Turmberg bei Danzig (330 m), erreicht im Mecklenburgischen noch Höhen bis 170 m und im Schleswig-Holsteinischen bis 100 m und darüber (Skamlings Banke 113 m; nördlich von Hadersleben, bereits auf dänischer Seite). Der Baltische Landrücken ist mit lieblichen Seen durchsetzt und vielfach auch mit Laubwaldungen (Buche, Birke) bestanden. Südlich von diesem Baltischen Landrücken laufen breite Talungen, alte Urstromtäler, die die Gewässer von der Weichsel, Warthe und Oder in früheren Zeiten westwärts zur Nordsee führten. Sie sind heute teilweise noch mit Sumpf und Moor (Bruch) ausgefüllt (Netzebruch, Oderbruch, Rhinluch) und bieten unerschöpfliche Torflager. Der Baltische Höhenrücken ist als ein nördlicher Moränenzug aufzufassen, der nach den einzelnen deutschen Ostseegebieten seine Sondernamen trägt. Zu ihm fast parallel verläuft ein südlicher, weniger zusammenhängender Moränenzug, der mit der Lüneburger Heide beginnt und folgende einzelne Erhebungen und Gebiete umfaßt: die Göhrde, den Fläming, die Landhöhen bei Guben, bei Grünberg (Weinbau!) und das Trebnitzer Katzengebirge. Die Lüneburger Heide und das kleinere Waldland der Göhrde liegen links der Elbe; sonst liegen die Höhenrücken und die trennenden Urstromtäler rechts der Elbe. Dieser Strom bildet gleichsam die Scheidelinie zwischen den

westlichen und östlichen Landschaften Norddeutschlands. — Die ostelbischen Landschaften machen in bezug auf Ergiebigkeit die ganze Stufenleiter von dem unfruchtbaren Flugsand der Dünen an bis zu dem schwersten, ertragreichsten Boden der Niederung durch. Auf engem Raume sind nicht selten große Gegensätze vereint: Ackerland und Öd- oder Unland, Wiese und Moor. Zumeist wechselt schwerer, äußerst ergiebiger Boden (fruchtbarer Geschiebemergelboden) in rascher Folge mit leichtem Sandboden. In Brandenburg z. B. nimmt der Sandboden 42,5 % der Gesamtoberfläche ein, so daß die Provinz heute noch den alten Spottnamen „Streusandbüchse des Deutschen Reiches" nicht mit Unrecht führt. Auch der gesamte Baltische Höhenrücken ist nicht gerade durch große Fruchtbarkeit ausgezeichnet, in der Mitte von Schleswig-Holstein bildet er eine plateauartige Geest- und Heidelandschaft. In Pommern, Mecklenburg und Posen wird der größte Teil der Oberfläche wirtschaftlich ausgenutzt (beinahe $^2/_3$). Hervorragend fruchtbare Gebiete sind in Posen das weizenreiche Kujawien (Landschaft im NO zwischen Brahe, Netze und Weichsel), in Brandenburg die Uckermark, in Ost- und Westpreußen die Werder der Weichselniederung, in Pommern die Landschaften nördlich des Höhenrückens, in Mecklenburg das Quellgebiet der Peene und die Gegend um Klütz (westlich von Wismar), in Holstein Wagrien mit dem davorgelagerten Fehmarn, in Schleswig Angeln und die Halbinsel Sundewitt mit der Insel Alsen. Die fruchtbaren Marschlandschaften der Westküste gehören dem nordwestdeutschen Landschaftstypus an. — Das Tiefland am Nordfuß der mitteldeutschen Gebirge zeigt im S noch ein wechselvolles anziehendes Bild, dessen wohltuender Eindruck zumeist noch durch große Fruchtbarkeit und reichen Anbau erhöht wird. Die Fruchtlandschaften mit ihrem schweren Boden führen im nördlichen West- und Mitteldeutschland den Namen „Börden" (Magdeburger-, Soester-Börde). Erst am Meeresgestade trifft man auf einen ähnlich ergiebigen Landstreifen, auf die Marschen, die vor Fruchtbarkeit strotzen und mit ihren saftigen Wiesen und prächtigen Rinderherden und üppigen Feldern den Wohlstand der Marschbauern begründet haben. Die Marsch gehört der letzten Periode der Erdbildung an, dem Alluvium. Sie entstand durch Schlickablagerungen der Weser und Elbe, die noch immer neues Land anbauen. Die Vierlande bei Hamburg sind auch Marschland. Vor den Fluten des Meeres (Sturmfluten bis 8,8 m über den Hamburger Pegel) sind die Marschen durch Deiche geschützt. Hinter dem Marschland steigt die Geest (güst = unfruchtbar) langsam an, die eine ältere Bildung als die Marsch ist und dem Diluvium angehört, indem sie sich aus eiszeitlichem Geschiebematerial aufbaut. Sie ist weniger fruchtbar, wenn auch die neuere Agrikulturchemie ihre Ertragsfähigkeit wesentlich zu erhöhen vermag. Zwischen den Geest- und Marschgebieten, auch innerhalb dieser Landschaften breiten sich gewaltige Moorlandschaften aus. Die Lüneburger Heide ist eine Geestlandschaft, in der Heide und Wacholder den verwüsteten Waldboden bedecken; doch fehlt es keineswegs an anbauungswürdigen Geestäckern, und großartig betriebene, aber auch kostspielige Aufforstungen haben schon viele und gute Erfolge erzielt.

§ 20. Die deutschen Küsten. Ihre Gesamtähnlichkeit besteht darin, daß das Spiel der Wellen und des Windes Ketten von Sanddünen aufgehäuft hat, die an der Ostsee mehr oder minder zusammenhängend,

an der Nordsee aber von dem ungestüm brandenden Meere zerrissen und in Inseln aufgelöst sind[1]).

Das Meer nagt Jahr für Jahr die Inseln kleiner und in absehbarer Zeit dürfte von den Halligen keine Spur mehr vorhanden sein. Um diesem Untergang vorzubeugen, hat die Regierung in neuester Zeit sich entschlossen, gewaltige Dämme und Schutzvorrichtungen aufzuführen; der Erfolg dieser Schutzmaßregeln ist nicht ausgeblieben: schon sind einzelne Gebiete unter sich wieder völlig landfest geworden. Die Nordsee ist ein gefürchtetes Meer; sie ist seicht, und besonders die Küsten sind voller Sandbänke: „Nordsee, Mordsee". Seit 1865 hat die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" viele Rettungsstationen an den Außenküsten angelegt und schon Tausenden von Menschen das Leben gerettet. Das Schlamm- und Sandland (die „Watten") zwischen den Inseln und den Deichen des Festlandes liegt zur Zeit der Ebbe bloß da. Anders ist die Ostseeküste geartet, weil hier der Baltische Höhenrücken unmittelbar an den Strand herantritt und ausgezeichnete Hafenbuchten bildet, wie an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste die Föhrden, in Mecklenburg und Pommern die Bodden. In Hinterpommern ist die Küste gänzlich ungegliedert und erst in den west- und ostpreußischen Gebietsteilen bekundet sich wieder eine reiche und eigentümliche Küstengliederung in der Haffküste. Die Haffe sind Strand- oder Flußmündungsseen, die durch schmale, langgestreckte Landzungen („Nehrungen") vom offenen Meere fast vollständig getrennt werden.

Die Gliederung der Ostseeküste ist wesentlich günstiger als die der Nordseeküste. Trotzdem beträgt ihr Anteil, auch trotz der dreimal größeren Ausdehnung, an dem gesamten deutschen Seehandel nur 35 %, während die Nordseeküste 65 % beansprucht, wovon 41 % allein auf das Elbküstengebiet entfallen. Der Grund hierfür ist leicht einzusehen und braucht nicht weiter erörtert zu werden; immerhin ist aber diese Erscheinung sehr beachtenswert und beweist, daß nicht allemal die lange und gegliederte Küste den Handel an sich ziehen muß, sondern dies auch durch eine weniger gute und kürzere Küste geschehen kann, wenn nur ein oder zwei ordentliche Pforten vorhanden sind, durch die es der Expansivkraft eines Volkes ermöglicht wird, nach den nächsten und verkehrsreichsten Weltmeeren und Ländern auszugreifen.

§ 21. Das Klima. Der NW Deutschlands gehört ganz dem Gebiete des ozeanischen Klimas an. Das Klima des übrigen Deutschlands nimmt nach SO und O immer kontinentaleren Charakter an. Eine ausgesprochene Wetterscheide ist nicht zu finden, da sich kein Gebirge in Norddeutschland in meridionaler Richtung erhebt. Der Unterschied zwischen kältestem und wärmstem Monat beträgt in Nordwestdeutschland 15 bis 17°, in Mitteldeutschland 17 bis 18°, in Süddeutschland 18 bis 19°, in Ostdeutschland 19 bis 22°. Die Temperaturgegensätze werden in

[1]) Die ostfriesischen Inseln: Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeroog, Spiekeroog und Wangeroog; die nordfriesischen: Nordstrand, Pellworm, Amrum, Föhr, Sylt, Romö und die kleinen Halligen.

Deutschland nicht bloß nach O, sondern auch nach S größer. Nach S zu hat der stetig höher ansteigende Boden große Einwirkung auf das Kälterwerden des Klimas, im Gegensatz also zu der sonst allgemeinen tellurischen Regel, daß das Klima südwärts wärmer wird. Nur die Oberrheinische Tiefebene und Nachbargebiete und ganz besonders geschützte kleinere Gebiete (Dresden) machen von der deutschen Klimaregel eine Ausahme.

Mitteltemperaturen wichtigerer Orte Deutschlands.

Orte	Seehöhe in m	Mittlere Temperatur in C° im Jan.	im Juli	im Jahr
		Nordwestdeutschland.		
Helgoland	50	1,6	16,5	8,6
Cöln	60	1,9	18,7	10,1
Münster	63	1,2	17,5	9,3
Bremen	5	0,8	17,2	8,7
Hamburg	20	0,1	17,1	8,3
Kiel	8	0,8	17,0	8,4
		Mitteldeutschland.		
Frankfurt a. M.	103	0,2	19,6	9,8
Erfurt	202	— 0,9	17,7	8,3
Leipzig	116	— 0,7	18,2	8,4
Dresden	130	— 0,1	18,2	8,7
Berlin (Stadt)	48	0,1	19,0	9,1
Berlin (Land)	48	— 0,2	18,4	8,6
		Süddeutschland.		
Stuttgart	254	0,8	19,3	9,8
Friedrichshafen	408	— 0,6	18,4	8,8
München	511	— 2,6	17,1	7,2
Nürnberg	315	— 1,3	18,4	8,4
		Ostdeutschland.		
Breslau	147	— 1,5	18,6	8,3
Posen	65	— 1,5	18,6	8,1
Bromberg	42	— 2,1	18,3	7,5
Königsberg	23	— 3,3	17,3	6,6
Tilsit	16	— 4,4	17,7	6,3

Die wärmste Gegend Deutschlands ist die Oberrheinische Tiefebene im Mündungsgebiet des Neckars und Mains mit über 10° C mittlerer Jahrestemperatur, die kälteste Gegend das Seenplateau Ostpreußens, wo am Spirdingsee eine mittlere Jahrestemperatur von 6° und darunter beobachtet worden ist. Solche und noch tiefere mittlere Jahrestemperaturen herrschen auf den Höhen der deutschen Alpen und Mittelgebirge, mit Ausnahme des Niederrheinischen Schiefergebirges und des Spessarts und Odenwaldes.

Niederschläge. Die durchschnittliche Regenmenge für das gesamte Deutsche Reich beträgt 71 cm; für Norddeutschland hat man 61 cm, für die Berglandschaften Mitteldeutschlands 69 cm und für Süddeutschland 82 cm beobachtet. Die größten Niederschlagsmengen weisen die Vogesen (bis 154 cm), der Schwarzwald (bis 139 cm) und der

Harz (bis 150 cm, Brockengipfel 170 cm) auf, sodann das Riesengebirge (130 cm), der Böhmer- und der Bayerische Wald (120 cm) und die deutschen Alpengebiete vom Bodensee bis nach Salzburg. Die mitteldeutschen Gebirge stellen sich den in Deutschland zumeist von W und NW wehenden regenreichen Winden als Hindernisse entgegen und ein starker Niederschlag der Wasserteilchen ist die unausbleibliche Folge. Am niederschlagreichsten sind die Sommermonate Juni, Juli und August, in den Ostseegebieten besonders der Juli, in Schleswig-Holstein der September, an der Nordsee der August. In den Ostseeländern, in Mittel- und Süddeutschland ist der Februar der niederschlagärmste Monat, in Schleswig-Holstein und den Nordseegebieten der März. — Deutschland hat $4^1/_4$ bis 5 Stunden täglichen Sonnenschein, 4 Stunden an der Nordseeküste, 5 und darüber an der österreichischen Grenze; die Sonnenscheindauer nimmt also von N nach S zu.

§ 22. Die deutschen Wirtschaftslandschaften. Mit Berücksichtigung des Einflusses des Klimas, der Bodengestalt und Bodenbeschaffenheit auf die Vegetation und die Landwirtschaft teilen wir Deutschland in sieben größere Landschaftsgruppen ein. 1. *Die Landschaften des Nordseeklimas.* Sie gruppieren sich in zwei Regionen, in die nordseenahe, an der Küste der Nordsee, und in die nordseefernere, von der Holländischen und Niederrheinischen Bucht an, über das Münsterland, die Lüneburger Heide nach Mittel- und Ostschleswig-Holstein. Allgemeine Kennzeichen: Mittlere Frühlingstemperatur $7^1/_2$ bis 9° C, milde Winter, lange Vegetationsperiode (letzte Fröste Mitte April, erste Anfang November), warme Herbstwitterung, Feldarbeit bis tief in den Winter hinein, Obstbau gering. Nordseenahe Region: Hackfrüchte (Kartoffeln, Rüben) gedeihen nicht gut, fruchtbare Felder mit Halmfrüchten (Weizen, Roggen, Gerste, Hafer), üppige Wiesen und Weiden (nahezu 50% der ausnutzbaren Fläche), daher große Viehwirtschaft; nordseefernere Region: Günstig für den Hackbau (in Schleswig-Holstein gegen 10%, im Münsterland und Nachbargebiete über 10%), große Getreideflächen (Regierungsbezirk Münster 63%, Hannover 67% des Ackerlandes), Handelsgewächse (Flachs), Felder gestatten wegen des langen Sommers noch Nebenbenutzung, besonders durch Futterpflanzen; darum auch Viehzucht, so im „Butterland“ im preußisch-belgischen Grenzgebiet. In der Mitte Schleswig-Holsteins ist die Viehzucht dankbarer als der ausgedehnte Getreidebau. — 2. *Die Landschaften des Baltischen Höhenrückens* und der Ostseeküste (Mecklenburg, Pommern, West- und Ostpreußen). Die Oder trennt die westlichen Gebiete mit einer mittleren Jahrestemperatur von 8 bis 9° von der östlichen mit 7 bis 8° und unter 7°. Kennzeichen: Die niederen Wintertemperaturen halten länger an, die mittlere Apriltemperatur ist 5 bis 6°, die Vegetationsdauer darum kürzer und der Wirtschaftsbetrieb wegen des längeren Winters kostspieliger. Guter Boden begünstigt an vielen Stellen die Hackfrüchte (über 12% der Ackerfläche), Viehzucht in Mecklenburg, besonders in Ostpreußen. — 3. *Die deutschen Zentrallandschaften* oder *die Landschaften am Nordfuße des Mittelgebirges.* Hierher gehören die Gebiete im O und im Regenschatten des Teutoburger Waldes, des Harzes, des Thüringer Waldes und weiter östlich bis zur russischen Grenze. Diese Landschaften sind schon mehr dem ozeanischen

Klima entrückt, wobei nach O zu das Klima immer kontinentaler wird. Kennzeichen: Im ganzen herrscht eine mittlere Jahreswärme von 8 bis 9°, 7 bis 8° mittlere Aprilwärme, letzte Fröste Mitte April, erste Ende Oktober, verhältnismäßig lange Vegetationsdauer, die einer längeren Feldarbeit, besonders den Halmfrüchten zugute kommt (Getreide in Posen 51 % des Ackerlandes, in Schlesien 60 %). Die Gebiete im Regenschatten des Harzes und Thüringerwaldes besonders fruchtbar, Hackbau (Magdeburg, Braunschweig), Gartenkultur (Erfurt, Halberstadt, Quedlinburg). Die Niederschläge fallen regelmäßig, nicht allzuviel, warmer und trockner Herbst, darum Handelsgewächse, wie Tabak (Uckermark), Hopfen (Posen), sogar Wein (Grünberg, Posener Bezirk = Nordgrenze des Weinbaues). Für Wiesen und Weiden nicht genug Feuchtigkeit, darum geringe Viehzucht. Viele zerstreute Waldungen, Kiefer auf Sandboden vorherrschend, dieser weit verbreitet (in der Mark). — 4. *Die Landschaften der deutschen Mittelgebirge.* Wenn sie sich im einzelnen vielfach unterscheiden, so sind sie sich doch wirtschaftlich mehr oder minder ähnlich. Kennzeichen: Ihre mittlere Jahrestemperatur 6 bis 7°, auf den höheren Erhebungen unter 6°, die Gebirge des Niederrheinischen Schiefergebirges mit Taunus, Spessart und Odenwald und Schwäbischer und Fränkischer Jura haben 7 bis 8° mittlere Jahrestemperatur. Die Frühlingstemperatur ist niedriger denn 6°, auch die Sommertemperatur ist niedrig wegen der zu hohen Meereslage, Vegetationsdauer kurz, der Landbau darum erschwert; bei 650 m hört der Getreidebau auf, in den Sudeten schon bei 600 m. Die höchsten Kuppen sind waldarm, im Riesengebirge liegt die Waldgrenze bei 1300 m. Thüringerwald und Harz liegen in der Mitte zwischen dem an Nadelbäumen reicheren Osten und dem an Laubbäumen reicheren Westen; im O hören Eiche, Birke und Buche zumeist mit der Getreidegrenze auf, wo sie ganz den Nadelbäumen (Tannen, mehr noch Fichten oder Rottannen) weichen. Beim Getreidebau ist die Lage der landwirtschaftlich benutzten Fläche sehr wichtig, d. h. ob auf Regenseite oder im Regenschatten des Gebirges, da letztere zuweilen nur halb so viel Regen wie die erstere hat (nicht selten das Verhältnis 100 cm : 60 cm). Am höchsten steigen Roggen und Hafer (Berghafer); der Gerste, den Hülsen- und Ölfrüchten ist es zu naß, auf günstig gelegenen Flächen gedeihen Hackfrüchte (Kartoffeln) noch ganz gut. Wiesen und Weiden nehmen wegen der größern Niederschläge mehr Raum ein, darum vielfach Viehzucht in den ostdeutschen Mittelgebirgen (Harz, Thüringer Wald, Vogtland, sächsische Gebirgslandschaften), nicht aber in den westdeutschen. Auch gewinnt die Brache in den rauheren Gegenden mehr Land. — 5. *Die Oberrheinische Tiefebene und das Rhein-Main-Neckardreieck Mainz-Tübingen-Bamberg.* Hierher gehört noch das Rheintal bis Bonn und das Moseltal bis Trier. Kennzeichen: Die Niederschläge sind nicht allzu reichlich, aber gut auf die entsprechenden Jahreszeiten verteilt. Die Oberrheinische Tiefebene unterscheidet sich von dem östlicheren Dreieck, das in der Hauptsache das Schwäbisch-fränkische Stufenland ausfüllt, dadurch, daß ihre mittlere Jahrestemperatur um ½ bis 1° höher liegt, welcher Unterschied nur auf Kosten des Winters geht, da die Sommertemperaturen gleich sind. Wichtig ist der frühzeitige Eintritt der Temperatur von 18°, die besonders dem Wein- und Obstbau zusagt (im Neckarkreis ist nahezu 10 % des Acker- und Gartenbodens Weinland, hier die stärkste Verbreitung des Weinlandes in

Deutschland); in der Mitte des Aprils stehen außer der Kirsche Pfirsiche, Aprikose und Mandel in voller Blüte, eßbare Kastanien reifen im Rheingaugebiet. Der Getreidebau ist vorzüglich, besonders im östlichen Dreieck, den hier eine ausgezeichnete Verwitterungskrume unterstützt, darum viel Halmfrüchte (Rheinhessen 54 % der landwirtschaftlich benutzten Fläche, Neckarkreis 55 %, ähnlich in Nordwestbayern), auch bedeutender Bau (durchschnittlich $^1/_5$ der Ackerfläche) von Halm- und Handelsfrüchten, darunter Tabak, Hanf, Zichorie, Mohn, Hopfen (in Mittelfranken $3^1/_2$ % des Ackerlandes), hervorragender Gartenbau (4 bis 5 % der Anbaufläche) im Schwäbisch-fränkischen Stufenland (Stuttgart, Bamberg, Frankfurt a. M.), der hier die mehr zurücktretenden Handelsgewächse und Rebstöcke vertritt. — 6. *Die Oberdeutsche Hochebene.* Zur dieser wirtschaftlich klimatischen Landschaftsform gehört auch die Oberpfälzische Hochebene. Das Bodenseeklima, in dem Wein gedeiht, ist auszuscheiden, da dies als letzter Ausläufer des oberrheinischen Tieflandklimas erscheint. Kennzeichen: Die Schwäbisch-bayrische Hochebene hat ein rauhes Klima, ist den kalten Ostwinden zugänglich, die mittlere Apriltemperatur liegt zwischen 7° und 8°, nur am Donauknie und weiter nach O an der Donau beträgt sie über 8°, hierselbst darum auch der größte Anbau von Halmfrüchten ($^3/_4$ des Ackerlandes). Sonst werden auf der Hochebene Ackerbau und Viehzucht gleichmäßig betrieben; der erstere erfordert viel Mühe, da Vegetationsdauer kurz ist (genau $5^1/_2$ Monate ohne Frost), Spätfröste treten zuweilen noch im Mai auf. Der Anbau der Hackfrüchte beansprucht nicht ganz $^1/_{10}$ der Ackerfläche. Handelsgewächse (Hopfen und Flachs) gedeihen an klimatisch bevorzugten Orten. — 7. In den *Deutschen Alpen* begegnet uns ein ähnliches Klima wie in den höheren deutschen Mittelgebirgen. Kennzeichen: Der Regen fällt reichlich (100 bis 200 cm), in geschützten, sonnigen Tälern gedeihen Halmfrüchte (besonders Hafer), kaum $^1/_{10}$ des wirtschaftlich benutzten Bodens einnehmend. Neben Wäldern (Nadelwald, in höhern Regionen Zwergkiefer oder Knieholz oder Latschen) treten vor allem Wiesen und Weiden in der Kulturfläche auf, die überall die Viehzucht zu einer Hauptnahrungsquelle der Bevölkerung gemacht haben (Allgäu).

§ 28. Die Flüsse Deutschlands und ihre Schiffbarkeit. Die deutschen Flüsse gehören zwei Hauptentwässerungsgebieten an, einem nordwestlichen oder atlantischen (Nord- und Ostsee) und einem südöstlichen oder pontischen (Schwarzes Meer). Nur 10 % der deutschen Gesamtoberfläche werden nach dem Schwarzen Meere entwässert, die reichliche Hälfte (55 %) nach der Nordsee und das übrigbleibende reichliche Drittel (35 %) nach der Ostsee. Die deutschen Flüsse folgen demnach in der Hauptsache der nördlichen Abdachung des europäischen Rumpfes. Für den Handel und Verkehr Deutschlands ist es besonders wichtig, daß die für den Verkehr geeignetsten Ströme der Nordsee zueilen, die dem verkehrsreichsten Weltmeere, dem Atlantischen Ozeane, um 200 bis 500 und mehr km näher liegt als die westlichen Küstenpunkte der Ostsee. So wird denn Deutschland schon durch die Natur seines größten Entwässerungsgebietes nach dem nordatlantischen Verkehrszentrum hingedrängt.

In den älteren Erdperioden ergossen, wie bereits hervorgehoben wurde, die Oder und Weichsel ihre Gewässer westwärts in die Nordsee. Wir sehen, wie heute noch die Hauptflüsse des Norddeutschen Tieflandes ihre größten Nebenflüsse immer

von O her empfangen (Lippe, Hase, Aller, Havel, Warthe mit Netze)[1]. Der Rhein entwässert ein Niederschlagsgebiet von 225000, die Weichsel von 200000, die Elbe von 150000, die Oder von 120000 und die Weser von 50000 qkm. Von den größeren Stromgebieten gehören die der Ems und Weser vollständig dem Deutschen Reiche, die des Rheins, der Elbe, der Oder und des Pregels zum größten Teile, die der Weichsel und Memel nur zum geringsten Teile dem Deutschen Reiche an.

Die Schiffbarkeit der deutschen Flüsse. Der **Rhein** (1320 km lang), die erste Wasserstraße Deutschlands, wird bei Basel schiffbar, abgesehen vom Bodensee[2] und dem Stückchen Rheinlauf bis Schaffhausen. Bis Cöln wird ein Seeschiffsverkehr gepflegt. Die linken Rheinnebenflüsse, wie *Jll* und *Nahe*, sind weder schiff- noch flößbar, bis auf die *Mosel*, die unterhalb der Festung Toul schiffbar wird, wie auch ihr rechter Nebenfluß *Saar* von Saargemünd an. Unter den rechten Rheinnebenflüssen sind zunächst die Schwarzwaldflüsse für die Schwarzwaldflößerei von großer Wichtigkeit; an der Flößerei nehmen auch *Kocher* und *Jagst* teil, die rechten Nebenflüsse des *Neckars*, der von Cannstatt an für Schiffe befahrbar wird. Der *Main* wird bei Mainleus unterhalb Kulmbachs flößbar, bei der Mündung der *Regnitz* schiffbar. Von den Nebenflüssen des Mains sind die *Fränkische Saale* und die *Tauber* für Flößerei geeignet. Die *Lahn* ist von Gießen an durch eine Anzahl von Schleusen schiffbar gemacht worden. *Sieg* und *Wupper* sind nicht für den Verkehr geeignet, die *Ruhr* aber durch Schleusen von Witten an (jetzt noch wenig benutzt) und ebenso die *Lippe* von Lippstadt an. Die Gesamtlänge der schiffbaren Strecken des Rheingebietes beträgt 2691 km. — Die **Ems** (450 km lang), der echte Tieflandsfluß, wird bei Greven (zwischen Warendorf und Rheine) schiffbar, ihr rechter Nebenfluß die *Hase* bei Hölze (in der Nähe der Grenze zwischen Hannover und Oldenburg). Die Gesamtlänge der schiffbaren Strecken des Emsgebietes beträgt (ausschließl. *Dortmund-Emskanal* mit 283 km) 1295 km. — Die **Weser** (bis Münden 442 km lang, bis zur Werraquelle 712 km) heißt im Oberlauf Werra, was dasselbe wie „Weser" ist; oberhalb Hildburghausens wird sie flöß- und bei Wanfried (östlich von Eschwege) schiffbar. Ihr linker Nebenfluß, die *Fulda* (weniger richtig als „linker Quellfluß" der Weser bezeichnet), dient von Bebra an der Schiffahrt und im Oberlauf weiterhin noch der Flößerei. Von links fließt der Wesermündung die *Hunte* zu, in der sich die Flut bis nach Oldenburg hinauf bemerkbar macht, und die bis dahin auch von Seeschiffen mit 3 m Tiefgang befahren werden kann. Rechts ist die *Aller* der bedeutendste Nebenfluß, die bei Celle schiffbar wird, ihr linker Nebenfluß, die *Leine*, schon bei Hannover. Die andern Tieflandnebenflüsse (Wümme mit Hamme, Geeste) sind teils von Natur, teils durch Kunstbauten schiffbar für Schiffe bis 250 t. Die schiffbaren Strecken des Wesergebietes haben eine Länge von 1036 km. — Die **Elbe** (1154 km lang), die zweitwichtigste deutsche Wasserstraße, wird nach Empfang der bereits von Prag an schiffbaren Moldau bei Melnik in Böhmen für den Verkehr nutzbar. Die linken sächsischen Nebenflüsse (Biela, Weißeritz, Mulde) sind nur industriell wichtig. Die *Saale* ist auf ihrem Oberlauf für den Floßverkehr geeignet, von

[1] Über die alten Urstromtäler vgl. S. 24. — [2] Der Schiffspark des Bodensees besteht aus 37 Personendampfern, davon sind 25 deutsch, 6 schweizerisch und 6 österreichisch.

der Mündung der bereits von Bretleben (oberhalb des Städtchens Artern) an schiffbaren *Unstrut* auch für den Schiffsverkehr, allerdings mit Hilfe einiger Schleusen. Im übrigen empfängt die Elbe links nur noch kleine Nebenflüsse (z. B. die Jeetze oder Jeetzel), die in ihrem unteren Laufe alle schiffbar sind. Von schiffbaren rechten Nebenflüssen seien hervorgehoben die *Schwarze Elster*, die schiffbar von der Stelle aus ist, wo sie von der Eisenbahn Halle-Torgau-Falkenberg-Kottbus überschritten wird. Die *Havel* ist der größte rechte Nebenfluß der Elbe. Ihr Verkehr beginnt am Südende des Useriner Sees. Die heutige „Havel-Wasserstraße" setzt sich aus natürlichen und künstlichen Strecken zusammen; ihr größter Nebenfluß ist die *Spree*, die für Berlin bedeutungsvollste Wasserstraße, die von Leibsch an, das am Spreeknie nördlich von Lübben liegt, schiffbar ist. Die *Elde* und die anderen kleineren Tieflandnebenflüsse sind durch Kanalisation dem Schiffsverkehr erschlossen. Die Gesamtlänge der zum Elbgebiet gehörenden schiffbaren Strecken umfaßt 3110 km und die der Küstenflüsse nördlich der Elbe 313 km; unter diesen ist die *Eider*, die von Rendsburg an schiffbar wird, erwähnenswert. — Die Ostseeküstenflüsse sind auf ihrem Unterlaufe schiffbar, *Trave* bei Oldesloe, *Warnow* bei Bützow, *Recknitz* bei Sülze, *Peene* bei Malchin, *Ucker* bei Pasewalk. — Die **Oder** (1020 km lang, wovon 772 km schiffbar) wird von Ratibor an in einen regelmäßigen Frachtverkehr hineingezogen, bei günstigen Wasserverhältnissen auch von Oderberg an. Bei ihr müssen die Regulierungsarbeiten alle 15 Jahre wiederholt werden, da sie nicht genug Kraft hat, die Schuttmassen, die häufig Sandbänke entstehen lassen, gleichmäßig fortzuschaffen. Ihre linken Nebenflüsse *Katzbach* und *Bober* haben für den Verkehr gar keine Bedeutung, und *Glatzer* und *Görlitzer Neiße* nur auf 15 km vor ihrer Einmündung. Mit den rechten Nebenflüssen *Klodnitz*, *Malapane*, *Bartsch* steht es für den Verkehr nicht besser; sie sind nur für Flößerei geeignet. Die *Warthe* dagegen wird schon in Polen bei Konin (434 km vor ihrer Mündung) schiffbar, ihr linker Nebenfluß, die *Obra*, von Bentschen an, und ihr rechter, die *Netze*, von der deutschen Landesgrenze an. Die *Ihna*, die sich in die Odermündung ergießt, wird von Stargard an von Schiffen benutzt. Die Gesamtlänge der auf deutschem Boden schiffbaren Strecken beträgt 2276 km. — Die **Weichsel** (1040 km lang) wird für kleinere Fahrzeuge bereits an der Mündung der Przemsza (unweit der galizischen Stadt Auschwitz) schiffbar. Die Weichselniederung ist trotz der 8 m hohen Dämme häufigen Überschwemmungen ausgesetzt. Der Strom erreicht in verschiedenen Armen das Meer, deren wichtigste Nogat, Schiewenhorstmündung und vorwiegend Neufahrwasser bei Danzig sind. Die Sandbänke der Weichsel bereiten der Schiffahrt viele Schwierigkeiten. Auf deutschem Boden ist nur der linke Nebenfluß *Brahe* erwähnenswert, die 4 km oberhalb der Einmündung in den Bromberger Kanal schiffbar wird. Im deutschen Weichselgebiete sind 540 km für die Schiffahrt benutzbar, von den Küstenflüssen des Frischen Haffs 32 km, darunter die *Passarge* von Braunsberg an. — Wo der **Pregel** seinen westlichen Lauf beginnt, bei Insterburg, wird er schiffbar. Er entsteht aus mehreren flößbaren Flüssen, deren einer die „Masurische Wasserstraße" bildet, von Angerburg durch die masurischen Seen bis nach Johannisburg (86,5 km). Im Pregelgebiet gibt es außer den masurischen Wasserstraßen (164 km) 230 km schiffbare Strecken. — Die **Memel** (russisch Njemen) tritt als schiffbarer Fluß bei

Schmalleningken in Deutschland ein und bildet ein Delta, dessen wichtigster Arm die Rus ist. Links empfängt sie die Szeszuppe (Scheschuppe), die von der Grenze an zu Verkehrszwecken gebraucht wird. Im deutschen Memelgebiet sind 330 km schiffbar. — Von dem 2850 km langen Lauf der **Donau** entfallen 581 km auf das Deutsche Reich. In ihrer Verkehrsbedeutung steht sie weit hinter allen deutschen Flüssen zurück (Hauptgründe: östliche Richtung, ozeanfernes Mündungsgebiet, Mittel- und Unterlauf verschiedenen andern Staaten angehörig). Bei Ulm wird sie durch die Aufnahme der *Iller* schiffbar; doch ist von hier an die Schiffahrt ganz zurückgegangen, so daß man den eigentlichen Schiffahrtsverkehr erst von Regensburg ab zu berücksichtigen hat. Von ihren linken Nebenflüssen ist die *Altmühl* nur auf ihrem Unterlauf durch Kanalisation fahrbar gemacht worden, die *Naab* auf ihren letzten 22 km; der *Regen* ist nur flößbar. Rechts nimmt die Donau *Iller*, *Lech*, *Isar*, *Inn* mit *Salzach* auf, von denen die ersteren drei nur flößbar, die andern auch schiffbar sind. Die fahrbaren Strecken des Donaugebietes umfassen auf deutschem Boden 778 km.

§ 24. Die deutschen Kanäle. Der Kaiser-Wilhelmkanal (§ 74) verbindet die Nordsee mit der Ostsee, der Große Friedrichsgraben Memel mit Pregel, der Bromberger Kanal Weichsel mit Oder, der Klodnitzkanal den großen Berg- und Hüttenbezirk Oberschlesiens mit der Oder, der Oder-Spreekanal (Friedrich-Wilhelmskanal) Oder mit Spree, der Finowkanal Oder mit Havel und seine Fortsetzungen, Ruppiner- und Rhinkanal die obere Havel mit Unterhavel, ebenso der Havelländische Hauptkanal oder Großer Hauptgraben, der Plauensche (Plauer) Kanal Unterhavel mit Elbe, Elbe-Travekanal Hamburg mit Lübeck[1]). Das ist das östliche Kanalsystem Deutschlands, in der die Kanäle zwischen Oder und Elbe um Berlin die Hauptgruppe bilden. Das westliche Kanalsystem beginnt erst mit der unteren Weser, da eine Kanalverbindung (Mittellandkanal!) zwischen Elbe—Weser—Ems und Rhein trotz der von der Natur gegebenen Fingerzeige (Tiefland!) immer noch ermangelt. Das westlichste Stück dieser Kanalverbindung Rhein—Ems ist erst ausgebaut. Der Dortmund-Emskanal[2]) verbindet das Rhein-Ruhrkohlengebiet mit der Nordsee, der Rhein-Marnekanal Straßburg mit Paris, der Rhein-Rhonekanal Straßburg mit Lyon. Von letzterem zweigt sich der Kanal nach Hüningen am Rheinknie ab, der für Schiffe von über 200 t fahrbar ist und dadurch mit dem Rheine-Rhonekanal den Rheinlauf von Basel bis Straßburg umgeht. Die Bedeutung des Ludwigkanals, der Rhein mit Donau verbindet und nur Fahrzeugen bis 127 t den Verkehr gestattet, ist durch die Eisenbahn ganz herabgedrückt worden. Die Gesamtlänge der deutschen Kanäle schätzt man auf 2474 km.

II. Deutsche Staaten und deutsches Volk.

§ 25. Verfassung. Bundesstaaten. Das Deutsche Reich ist ein konstitutioneller Bundesstaat von 26 Einzelstaaten (nach der Verfassung vom 16. April 1871).

---

[1]) Der Elbe-Travekanal beginnt bei Lauenburg an der Elbe, folgt vielfach dem alten Stecknitzkanal und mündet 4 km oberhalb Lübecks in die Trave. 67 km lang, 32 m Spiegel-, 22 m Sohlenbreite, besitzt 7 Schleusen. — [2]) 270 km lang, 2½ m tief, Spiegelbreite 30 m, Sohlenbreite 18 m. Das großartige Schiffhebewerk befindet sich bei Henrichenburg.

Die Bundesstaaten des Deutschen Reiches nach Fläche und Bevölkerung.

Staaten und Landesteile	Fläche in 1000 qkm	Ortsanwesende Bevölkerung am 1. Dezbr. 1900 *u. 2. Dezbr. 1895* in Tausenden		Einwohner auf 1 qkm 1900 *u. 1895*	
Provinz Ostpreußen	37,0	1996,6	*2006,7*	54	*54*
„ Westpreußen	25,5	1563,7	*1494,4*	61	*59*
„ Brandenburg	39,8	3108,6	*2821,7*	78	*71*
„ Pommern	30,1	1634,8	*1574,1*	54	*52*
„ Posen	29,0	1887,3	*1828,6*	65	*63*
„ Schlesien	40,3	4668,9	*4415,3*	115	*110*
„ Sachsen	25,3	2832,6	*2698,5*	112	*107*
„ Schleswig-Holstein	19,0	1388,0	*1286,4*	73	*68*
„ Hannover	38,5	2590,9	*2422,0*	67	*63*
„ Westfalen	20,2	3187,8	*2701,4*	157	*134*
„ Hessen-Nassau	15,7	1899,0	*1756,8*	120	*112*
„ Rheinland	27,0	5759,8	*5106,0*	213	*189*
Hohenzollern	1,1	66,8	*65,8*	58	*58*
1. Königreich Preußen	348,7	34472,5	*31855,1*	98	*91*
Bayern rechts d. Rheins	69,9	5344,4	*5052,6*	76	*70*
Bayern links „ „	5,9	831,7	*776,0*	140	*129*
2. Königreich Bayern	75,9	6176,1	*5818,5*	81	*77*
3. „ Sachsen	15,0	4202,2	*3787,7*	280	*253*
4. „ Württemberg	19,5	2169,5	*2081,2*	111	*107*
5. Großherzogtum Baden	15,1	1867,9	*1725,5*	123	*114*
6. „ Hessen	7,7	1119,9	*1039,0*	145	*135*
7. „ Mecklenburg-Schwerin	13,1	607,8	*597,4*	46	*45*
8. „ Sachs.-Weimar	3,6	362,9	*339,2*	100	*94*
9. „ Mecklenburg-Strelitz	2,9	102,6	*101,5*	35	*34*
10. „ Oldenburg	6,4	399,2	*373,7*	62	*58*
11. Herzogtum Braunschweig	3,7	464,3	*434,2*	126	*118*
12. „ Sachs.-Meiningen	2,5	250,7	*234,0*	101	*95*
13. „ Sachs.-Altenburg	1,3	194,9	*180,3*	147	*136*
14. „ Sachsen-Coburg-Gotha	2,0	229,6	*216,6*	116	*111*
15. „ Anhalt	2,3	316,1	*293,3*	137	*128*
16. Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen	0,9	80,9	*78,1*	93	*91*
17. „ Schwarzburg-Rudolstadt	0,9	93,1	*88,7*	99	*94*
18. „ Waldeck	1,1	57,9	*57,8*	51	*51*
19. „ Reuß ält. Linie	0,3	68,4	*67,5*	216	*213*
20. „ Reuß jg. Linie	0,8	139,2	*132,1*	168	*160*
21. „ Schaumburg-Lippe	0,3	43,1	*41,1*	126	*121*
22. „ Lippe	1,2	139,0	*134,9*	114	*111*
23. Freie u. Hansestadt Lübeck	0,3	96,8	*83,3*	325	*278*
24. „ „ „ Bremen	0,3	224,9	*196,4*	877	*764*
25. „ „ „ Hamburg	0,4	768,3	*681,6*	1850	*1647*
26. Reichsl. Elsaß-Lothringen	14,5	1719,5	*1641,1*	118	*113*
Deutsches Reich	**540,7**	**56367,2**	***52280***	**104**	***97***

§ 26. Verwaltung (Reichsbehörden). Der jedesmalige König von Preußen ist zugleich erblicher deutscher Kaiser. Ihm stehen der Bundestag und der Reichstag als gesetzgebende Körperschaften zur Seite. Durch den Reichstag ist dem Volke Anteil an der Reichsregierung gewährt[1]). Der Reichskanzler, der vom Kaiser gewählt wird, vereinigt in sich die oberste Reichsbehörde. Zur Bearbeitung der dem Kanzler zugewiesenen Geschäfte ist die Reichskanzlei eingerichtet worden. Sie vermittelt den Verkehr mit den unterstellten Reichsbehörden.

Die Reichsbehörden sind folgende: das Reichsamt des Innern; es hat besonders die wirtschaftlichen Angelegenheiten zu besorgen; zum Reichsamt des Innern gehören das Statistische Amt, die Normaleichungskommission, die Physikalisch-technische Reichsanstalt zu Berlin, das Gesundheitsamt, das Schiffsvermessungsamt, das Kanalamt zu Kiel, das Auswanderungswesen; das Auswärtige Amt, unter ihm stehen die Botschafter, Gesandtschaften, die Berufs- und Wahlkonsulate in den wichtigsten Plätzen fremder Länder und Erdteile, die Kolonialabteilung, die handelspolitische Abteilung; das Reichsjustizamt (Reichsgericht in Leipzig); das Reichsschatzamt; das Reichseisenbahnamt; das Reichspostamt; der Rechnungshof des Deutschen Reichs; die Verwaltung des Reichsinvalidenfonds; die Reichsbank; die Reichsschuldenkommission; das Reichsmarineamt.

§ 27. Finanzwesen des Deutschen Reiches. Zur Bestreitung der Ausgaben für die Reichsbehörden, die Verwaltung des Reichsheeres, der kaiserlichen Marine usw. bedarf das Reich der Einnahmen. Diese bestehen in direkten und indirekten Steuern. Die ersteren — die Haupteinnahmequelle —, die von den steuerpflichtigen Personen nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit unmittelbar erhoben werden, wie z. B. die Einkommensteuer, stehen allein den Einzelstaaten zu, so daß dem Reiche nur die indirekten Steuern gehören, die bei der Herstellung oder dem Verbrauche gewisser Gegenstände oder bei Vornahme gewisser Rechts- und Geldgeschäfte erhoben werden. Solche indirekten Steuern sind die Einnahmen aus den Zöllen und Verbrauchssteuern, den Stempelabgaben (Reichsstempelabgabe für Wertpapiere, Schlußnoten, Rechnungen und Lotterielose, Spielkartenstempelabgabe — jährlich allein über $1^1/_2$ Mill. Mk. —, Wechselstempelsteuer), der Post- und Telegraphenverwaltung, der Reichsdruckerei, der Eisenbahnverwaltung, des Reichsbankwesens, des Reichsinvalidenfonds, der Veräußerung von ehemaligen Festungsgrundstücken und den Matrikularbeiträgen[2]). Die Haupteinnahmequellen des Reiches sind die Zölle und die Verbrauchssteuern; zu letzteren gehören die Tabak-, Zucker-, Branntwein-, Schaumwein-, Salz- und die Brausteuer nebst der Übergangsabgabe von Bier[3]). Die Staatsschulden des

[1]) Die Anzahl der Reichstagsabgeordneten beträgt 397. Jeder unbescholtene Deutsche, der das 25. Lebensjahr erreicht hat, ist wahlberechtigt. — [2]) Matrikularbeiträge sind Beiträge der einzelnen Bundesstaaten nach Maßgabe ihrer Bevölkerung an das Reich für gemeinschaftliche Ausgaben. — [3]) In bezug auf die Brau- und Biersteuer besteht noch eine gewisse Zollgrenze zwischen Nord- und Süddeutschland. Die Brausteuergemeinschaft, dazu gehört ganz Norddeutschland, erhebt zum Schutze und sodann zur Ergänzung von Reichssteuern 2 Mk. für 1 hl Bier,

Deutschen Reiches bestehen in einer schwebenden und einer fundierten Schuld. Zur schwebenden Schuld gehören die Reichskassenscheine (ein unlösbares und zwangskursloses Reichspapiergeld) mit 120 Mill. Mk. und die jeweils angegebenen Schatzanweisungen (kurzfristige verzinsliche Anweisungen auf die Reichskasse), von denen im September 1900 80 Mill. Mk. begeben wurden. Die fundierte Schuld besteht in den Reichsanleihen. Sie und die schwebende Schuld betrugen am 1. April 1902 2813,5 Mill. Mk. (1890 1118 Mill., 1880 219 Mill., 1877 16,3 Mill. Mk.). Alle Bundesstaaten haften gemäß ihrer Bevölkerung gleichmäßig für die Reichsschulden, mit Ausnahme von Bayern, das eigene Militär-, Post- und Telegraphenverwaltung besitzt. Auf den Kopf der Bevölkerung entfiel im Jahre 1902 eine Staatsschuld von 49,91 Mk.[1]).

§ 28. Die deutschen und fremden Volksstämme innerhalb der deutschen Reichsgrenze. Von den 56,4 Mill. Bewohnern am 1. Dez. 1900 sprachen 51,9 Mill. (92 %) die deutsche, 0,3 Mill. (0,5 %) die deutsche und eine fremde Sprache und 4,2 Mill. (7,5 %) eine nichtdeutsche Sprache. Also nur ein kleiner Bruchteil gehört fremden Stämmen an und Deutschland ist in bezug auf Nationalität ein einheitlicher Staat. Die dereinst scharf bestehende Grenze zwischen Ober- und Niederdeutsch in Mitteldeutschland verwischen Handel und Verkehr immer mehr. Ober- und Niederdeutsche fühlen sich als Glied eines Ganzen, eines einzigen Reiches und Volkes. Von fremden Völkerresten sind am zahlreichsten die Polen vertreten (3,1 Mill.), besonders in Posen. Der Anteil der andern Volksstämme ist wesentlich geringer: Franzosen in Lothringen und Elsaß (0,2 Mill.), Dänen in Nordschleswig (0,14 Mill.), Masuren in Ostpreußen (0,14 Mill.), ebendaselbst die Litauer (0,11 Mill.) und in Ostpreußen die Kassuben (0,1 Mill.), annähernd so viele Wenden noch in der Ober- und Niederlausitz[2]). Von den im Deutschen Reiche gezählten Einwohnern (der ortsanwesenden Bevölkerung) gab es 780000, die in fremden Staaten staatsangehörig waren (1895 490000, 1871 207000)[3]).

§ 29. Die Berufsgliederung des deutschen Volkes. Von der Bevölkerung des Deutschen Reiches gehören nach der letzten Berufszählung (14. Juni 1895) der Land- und Forstwirtschaft, einschließlich Fischerei, 37 % (1882 dagegen 42,5 %), der Industrie und dem Bergbau 37,4 % (1882 35,5 %), dem Handels- und Verkehrsstande, einschließlich Gast- und Schankwirtschaft, 10,6 % (1882 10 %), der Armee und Marine 2,8 %, dem öffentlichen Dienst und freien Berufen 3,6 %, den

---

das aus Süddeutschland eingeht, und desgleichen erheben Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen zum Schutze und zur Ergänzung von Landesbiersteuern verschiedene hohe Steuern beim Übergang von Bier, das aus der norddeutschen Brausteuergemeinschaft kommt.

[1]) Über die verzinslichen Staatsschulden der wichtigeren Staaten vgl. Bd. I, § 114. — [2]) Außerdem gibt es im Deutschen Reiche noch Holländisch-, Friesisch-, Schwedisch-, Englisch-, Wallonisch-, Italienisch-, Spanisch-, Portugiesisch-, Mährisch-, Tschechisch-, Russisch- und Ungarisch-Sprechende. — [3]) Nach den Religionsverhältnissen setzte sich die Bevölkerung 1900 folgenderweise zusammen: evangelische 35231000 (62,4 %), katholische 20328000 (36 %), sonstige Christen 204000, Israeliten 587000 (1,1 %), Bekenner anderer Religionen 18000; am 1. Dez. 1890 war das Verhältnis bei 49,4 Mill. E.: evangelische 31027000 (63 %), katholische 17675000 (35,8 %), sonstige Christen 146000, Israeliten 568000 (1,2 %), Bekenner anderer Religionen 13000.

häuslichen (persönlichen) Dienstboten 6,1 % und sonstigen Erwerbstätigen 2 %[1]).

Die Personen in den landwirtschaftlichen Berufen haben wohl auch zugenommen, allerdings nicht prozentuarisch. Die letztere Tatsache hängt außer mit dem beliebten Zuge vom Land in die Stadt mit dem sich steigernden Mehrgebrauch von modernen landwirtschaftlichen Maschinen zusammen, die die Arbeit vieler Menschenhände ersetzen. Ein rechtes Bild von den landwirtschaftlichen Verhältnissen ergibt weniger die Zahl als vielmehr die Fläche der Ausbreitung der vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe.

In Deutschland unterscheidet man Parzellenbetriebe (unter 2 ha Betriebsfläche), mittlere (5—20 ha) und größere (20—100 ha) bäuerliche Betriebe und Großbetriebe (mit 100 und mehr ha). Die landwirtschaftlichen Großbetriebe herrschen im O des Reiches vor, namentlich in Ost- und Westpreußen, Posen, Schlesien, Pommern und Mecklenburg. Die größern bäuerlichen Betriebe sind vorwiegend in Sachsen, Wesfalen, Schleswig-Holstein und Hannover zu finden, die mittleren in Hessen-Nassau und Rheinland, in Bayern, im südlichen Württemberg und Baden, in Hohenzollern, Hessen und den Kleinstaaten Mitteldeutschlands. Die kleinen bäuerlichen Betriebe treten am häufigsten in Württemberg, Baden, Hohenzollern, Elsaß-Lothringen, Hessen, sowie in der preußischen Provinz Hessen-Nassau und auch im Rheinlande auf. Die Parzellenbetriebe haben ihren Hauptsitz in den südwestdeutschen Staaten Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen, Hessen und ferner in Hessen-Nassau, Rheinland, Schwarzburg-Rudolstadt und den beiden Lippe. Ihre geographische Verbreitung läßt schon erkennen, daß sie einmal dem Obst-, Wein- und Tabakbau angehören, andermal dem Gartenbau in der Nähe industrieller Bevölkerung.

Von den Forstbetrieben des Reiches kommen 43 % auf Preußen (allein auf das Rheinland 12 %), auf Bayern 30 % und der Rest verteilt sich auf die übrigen Bundesstaaten[2]).

Die land- und forstwirtschaftlichen Berufe, einschließlich Tierzucht und Fischerei, sind am stärksten in Hohenzollern, Posen, Ost- und Westpreußen, Waldeck und Pommern, wo sie unter 1000 Bewohnern mit 500 bis 650 Personen vertreten werden, am geringsten in den großen Industriebezirken, wie z. B. im Königreich Sachsen (150 von 1000 E.). Die Fischereibevölkerung ist natürlich in den Küstengebieten am stärksten vertreten, besonders in Ostfriesland (10 % der Gesamtbevölkerung), geringer in den Dithmarschen und Westschleswig, wieder stärker fast an der ganzen Ostseeküste (durchschnittlich 10 % der Gesamtbevölkerung).

Die industriellen Berufe treten am meisten in den beiden Reuß, im Königreich Sachsen, in Berlin, Westfalen, Rheinland, Sachsen-Altenburg auf, wo auf sie von 1000 E. 500 bis 700 entfallen. Die geringste industrielle Bevölkerung, nicht einmal 300 von 1000 E., haben Waldeck, die beiden Mecklenburg, Pommern, Westpreußen, Posen, Hohenzollern und Ostpreußen (186 von 1000 E.).

---

[1]) Vgl. die Berufsgliederung des Deutschen Reiches mit der anderer Staaten Bd. I, § 107. — [2]) Über die Forstflächen der einzelnen Staaten vgl. Anmerkung 2 auf S. 48.

Zum Handel und Verkehr, einschließlich Gast- und Schankwirtschaft, gehören 300 bis 400 Personen von 1000 E. in Hamburg und Bremen, 250 bis 300 in Lübeck und Berlin. Die anderen Staaten zählen unter 1000 E. nicht ganz 150 Beschäftigte, Schleswig-Holstein und das Königreich Sachsen 140 bis 150, die übrigen Staaten weit weniger, am wenigsten Hohenzollern, Lippe, Ost- und Westpreußen, Posen, Württemberg und Waldeck.

§ 30. Die Betriebsarten innerhalb Deutschlands. Betriebsarten nach Größe. Bei dem gesamten Gewerbe unterscheidet die Gewerbestatistik nach der Zahl der beschäftigten Personen Kleinbetriebe (1—5 Personen), Mittelbetriebe (6—50) und Großbetriebe mit mehr denn 50 Personen.

Betriebsarten	Betriebe				Personen			
	1895	%	1882	%	1895	%	1882	%
Kleinbetriebe	2934723	93,3	2882768	95,9	4770669	46,5	4335822	59,0
Mittelbetriebe	191301	6,1	112715	3,8	2454333	23,9	1391720	19,0
Großbetriebe	18953	0,6	9974	0,3	3044267	29,6	1613247	22,0
Darunter solche mit über 1000 Personen	255	0,0	127	0,0	448731	4,4	213160	2,9
Zusammen:	3144197	100,0	3005457	100,0	10269269	100,0	7340789	100,0

In gewerblichen Betrieben des Deutschen Reiches sind über $10^1/_3$ Mill. menschlicher Arbeitskräfte und über $3^1/_3$ Mill. motorischer Kräfte tätig. Mit letzteren arbeiten 152358 Haupt- und 12788 Nebenbetriebe[1]), also zusammen 164489 Betriebe oder $4^1/_3$ % aller gewerblichen Betriebe. Von all diesen Betrieben kommen 18362 (11 %) auf solche mit Windmotoren, 54259 (33 %) auf Betriebe mit Wassermotoren, 58330 (36 %) auf Betriebe mit Dampfmotoren; der Rest (20 %) entfällt auf Betriebe mit Gas (allein 8 %), Petroleum, Benzin, Heiß-, Druckluft und Elektrizität.

Die Verbreitung der Wind- und Wassermotoren ist geographisch bedingt, die der anderen Motoren hängt außer von Bodenschätzen ganz vom Willen des Menschen ab und kann zuletzt in jeder Gegend stattfinden. Bei der Verbreitung der Wind- und Wassermotoren macht sich ein auffälliger Gegensatz von Nord- und Süddeutschland geltend, indem erstere in der Hauptsache das landschaftliche Bild norddeutscher Gebiete bestimmen, letztere aber die deutschen Mittelgebirge und den Süden aufsuchen. Das ist leicht erklärlich, denn im N werden die Windströmungen in ihren unteren Schichten durch den Wechsel von Berg und Tal weniger gehemmt und ihre Kraft ist gleichmäßiger verteilt. Die Wassermotoren dagegen müssen die gebirgigen Gelände aufsuchen, um die Fallkraft des Wassers in Betriebskraft umzuwandeln. Bei den Windmotoren finden wir die Betriebsmaxima (18 und mehr Betriebe auf je 100 qkm) im südlichen

[1]) Hauptbetriebe sind Unternehmungen, in denen eine oder mehrere Personen hauptberuflich beschäftigt sind, Nebenbetriebe dagegen solche, in denen irgend eine Arbeitsleistung von einer ganz beliebigen Anzahl von Personen nur im Nebenberufe verrichtet wird.

Posen[1]) bis nach Schlesien hinein und in der Gegend zwischen Halle, Leipzig und der Mulde. Windmühlenreich ist ferner die ganze Provinz Sachsen, der Norden des Königreichs Sachsen mit der Oberlausitz, die Küstengebiete Pommerns von Rostock an bis nahezu an Kolberg und sodann die holländischen Grenzgebiete am Rhein und in Friesland. Jedes deutsche Mittelgebirge mit Einschluß der Alpen stellt ein Maximum der Wassermotoren dar, d. h. mit 20 und mehr Motoren auf 100 qkm, dabei ist das Erzgebirge und das Sauerländische Gebirge um Solingen besonders ausgezeichnet[2]).

Die Anzahl der Wind-, Wasser- und Dampfmotoren verhalten sich zueinander wie 1 : 8 : 3¼. Wesentlich anders ist das Verhältnis bei der Berücksichtigung der verwendeten Pferdestärken. Diese betragen für die Wasser-, Dampf-, Gas-, Petroleum-, Benzin-, Heiß- und Druckluftmotoren 3427825. Auf die Wassermotoren allein entfallen 629065 (18,2 %) und auf die Dampfmotoren 2721218 (76 %) Pferdestärken; die der Windmotoren dürfte man mit 25000 (0,7 %) veranschlagen. Es verhalten sich sodann Wind-, Wasser- und Dampfmotoren zueinander wie 1 : 26 : 108.

§ 31. Der Wohlstand des deutschen Volkes. Bei einer tatkräftigen, pflichtbewußten und gescheiten Bevölkerung, wie sie die deutsche ist, kann ein ansehnlicher Wohlstand trotz aller früherer politischer Wirren nicht ausbleiben.

Das Volksvermögen, unter dem wir die Gesamtmenge der dem Volke verfügbaren Güter verstehen, beträgt in Deutschland rund 200 Milliarden, also mehr denn 3000 Mk. auf je einen Reichsbewohner. Das gesamte deutsche Volkseinkommen beträgt jährlich über 25 Milliarden oder rund 500 Mk. auf je einen Bewohner. Das Deutsche Reich ist ungefähr so wohlhabend wie die Schweiz und Belgien, wesentlich reicher als Österreich-Ungarn, Italien und besonders Rußland, dagegen um die Hälfte weniger wohlhabend als Frankreich, die Union und Australien und um das Doppelte weniger wohlhabend als Großbritannien[3]).

Die Einkommensteuerstatistik erweist, daß es in den Industriebezirken viel mehr und größere Steuerzahler gibt als in den Bezirken mit ausschließlichem Landwirtschaftsbetrieb, daß mithin dort der Wohlstand ein größerer als hier ist. Die Steuern werden nach dem Vermögensstand und dem jeweiligen Einkommen in entsprechenden Klassen erhoben, wobei die Höhe der Klassen in den einzelnen Bundesstaaten verschieden ist. Im größten Bundesstaat Preußen wird ein Einzeleinkommen erst von 900 Mk. an steuerpflichtig. Dabei zeigt sich, daß auf je 100 Bewohner nur 31,4 % Steuerzahler kommen, und daß die Steuerzahler mit einem jährlichen Einkommen von 3000 Mark und mehr (⅛ der gesamten Steuerzahler) nahezu ¾ der ganzen Steuerlast aufbringen. Die ostelbischen Landschaften sind die steuerärmsten Gebiete Deutschlands.

---

[1]) In der Gegend um Fraustadt, Lissa und Kosten gibt es 50 und mehr Windmühlen auf 100 qkm. Es sind die kleinen Bockmühlen, die der Müller selbst nach dem Winde einstellen muß, im Gegensatze zu den großen holländischen Turmmühlen, die sich selbst nach dem Winde einstellen. — [2]) Im Erzgebirge haben Flöha, Freiberg, Schwarzenberg 57—59, Annaberg 74, Marienberg sogar 107 Wasserbetriebe auf 100 qkm. Dieser Fall wird nur einmal noch übertroffen durch Solingen mit 125 Wassermotoren auf 100 qkm. — [3]) Vgl. Bd. I, § 110.

Einen Einblick in den Wohlstand der einzelnen deutschen Gebiete gewähren die ortsüblichen Tagelöhne. In dieser Beziehung teilen wir Deutschland in 3 nordsüdliche Zonen ein: in die ärmere und bedürfnislosere Ostzone (West- und Ostpreußen, Posen und Schlesien) mit einem ortsüblichen Tagelohn der erwachsenen männlichen Arbeiter von 1,15 bis 1,33 Mk., die wohlhabende Mittelzone (Pommern, Brandenburg, Provinz und Königreich Sachsen, Thüringen, Bayern mit der Pfalz, Großherzogtum Hessen und allein nach W vorgeschoben Westfalen) mit 1,48 bis 1,76 Mk. und in die reichere Westzone (Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Anhalt, Hessen-Nassau, Rheinland, Elsaß-Lothringen, Baden und Württemberg) mit 1,85 bis 2,25 Mk. ortsüblichem Tagelohn. In den Großstädten des Westens (Hamburg, Lübeck, Bremen, Straßburg, Stuttgart, Frankfurt) und einigen der Mitte (Berlin, Dresden, München) werden über 2,50 Mk. gezahlt, eine Höhe, von der die größeren Städte der Ostzone ausgeschlossen bleiben. So zeigt sich auch hier wieder der Unterschied zwischen dem ärmeren Osten und dem reicheren Westen.

Im allgemeinen ist ein Aufsteigen des Volkswohlstandes zu beobachten. Diese Erscheinung beruht auf vielerlei Gründen, so in der Vervollkommnung der Arbeitshilfsmittel und Arbeitsmethoden, in der Arbeitsteilung, in der gesteigerten Konsumtionskraft des deutschen Volkes. Folgende Tatsachen beweisen mehr denn Worte:

Von 1886—1903 ist der Verbrauch, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, gestiegen: Roggen von 121 auf 137,7 kg, Weizen von 51,6 auf 85,1 kg, Gerste von 46,6 auf 72,1 kg, Kartoffeln von 339,9 auf 732,4 kg, Zucker von 7,7 auf 12,7 kg, Bier von 84,9 auf 124 l, Kohlenverbrauch von 1445 auf 2667 kg. Ebenso ist der Tabak- und Branntweinkonsum gestiegen. Desgleichen ist bei dem Verbrauch an eingeführten Kolonialwaren, wie Kaffee, Tee, Reis, ausländischen Gewürzen usw., eine sichtliche Zunahme festgestellt (1871—1902 Heringe von 2,50 auf 4,06 kg, Kaffee von 2,27 auf 2,95 kg, Kakao von 0,05 auf 0,34 kg, Reis von 1,55 auf 2,23 kg, Tee von 0,02 auf 0,6 kg und Südfrüchte von 0,57 auf 2,51 kg).

§ 12. Bevölkerungsdichte Deutschlands. Die ortsanwesende Bevölkerung ist in den Jahren 1895 bis 1900 von 52,3 Mill. auf 56,4 Mill. E. gestiegen (darunter 27,7 Mill. männliche und 28,7 Mill. weibliche Bewohner); es hat demnach eine Vermehrung um 7,8% stattgefunden, seit 1871 eine Vermehrung um 37,3%. Auf 1 qkm kommen 104 Bewohner (1871 nur 80). In der durchschnittlichen Dichte wird Deutschland nur von Belgien, den Niederlanden, Großbritannien, Italien, Japan und Ägypten übertroffen; sehr nahe stehen ihm noch Luxemburg und die achtzehn Provinzen Chinas. Die Staatentabelle auf S. 34 ergibt ein annäherndes Bild von der geographischen Verteilung der Volksdichte. Im großen zeigt sie, daß, abgesehen von den Hansestädten, Sachsen am bevölkertsten ist (280 auf 1 qkm), dann folgen die anderen Industriegegenden, wie Rheinland usw. Die am schwächsten bevölkerten Gegenden sind wiederum der landwirtschaftliche Osten (Ost- und Westpreußen, Pommern Posen, Mecklenburg).

Deutschland hatte am Anfange des Jahres 1901 33 Großstädte[1]) mit 9,1 Mill. Einwohnern, jede einzelne über 100000 E., 194 Mittelstädte (20 bis unter 100000 E.), 864 Kleinstädte (5000 bis unter 20000 E.) und 2269 Landstädte (2000 bis unter 5000 E.). Im ganzen gibt es in Deutschland 3360 städtische Gemeinden mit 30,6 Mill. Bewohnern und 73599 ländliche Gemeinden mit 25,7 Mill. Bewohnern, also ist das Verhältnis der Stadtbewohner zu Landbewohner wie 6 : 5[2]).

Der deutsche Boden kann noch eine weit stärkere Bevölkerung ernähren. Trotzdem folgen viele Deutsche dem alten Wandertriebe und suchen in der Fremde ihr Glück.

§ 33. Die deutsche Auswanderung. Die Gesamtsumme der deutschen Auswanderung beträgt seit 1821 rund 6 Millionen.

In den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts war die Hochflut der deutschen Auswanderung, da wanderten jährlich über 100000 Deutsche aus. Seit dem Jahre 1894 begann der Rückschlag, und in der Folgezeit wanderten jährlich nicht über 20000 aus. Erst das Jahr 1902 brachte wieder eine höhere Auswanderungsziffer, 32000, wovon 91 % sich nach der Union, 3,7 % nach europäischen Staaten, 2,5 % nach Brasilien, 1 % nach Argentinien und der Rest (1,8 %) teils nach dem Britischen Nordamerika und dem übrigen Amerika, teils nach Afrika, Australien und Asien wandte.

Überall, wo der Deutsche hinkommt, hat er seine kulturfördernde Macht bewiesen. Man hat die deutschen Auswanderer sehr hart, aber nicht mit Unrecht, als „Völkerdünger" bezeichnet, den fremde, überseeische Gebiete gar wohl zu schätzen wissen. Das Hauptauswanderungsgebiet ist Nordamerika. Da aber hier der Deutsche nach zwei bis drei Generationen bereits Angloamerikaner geworden ist, so streben neuere vaterländische Vereinigungen dahin, dafür zu sorgen, daß der deutsche Auswanderer, wenn auch seiner engern Heimat, so doch nicht dem deutschen Volkstum verloren gehe[3]). Als deutsches Auswanderungsgebiet eignet sich am besten das südliche Brasilien. Besiedelungsfähige Ländereien besitzen die deutschen Schutzgebiete in Südwestafrika und in Ostafrika, hier außer der Kilimandscharoregion die Landschaften in dem nördlich von Njassasee gelegenen Hochland, in Uhehe.

---

[1]) Die deutschen Großstädte sind Berlin (1,9 Mill. E.), Hamburg (0,7 Mill. E.), München (0,5 Mill. E.), Leipzig (0,5 Mill. E.), Dresden (0,5 Mill. E.), Breslau (0,5 Mill. E.), Cöln (0,4 Mill. E.), Frankfurt a. M., Nürnberg, Hannover, Magdeburg, Düsseldorf, Stettin, Chemnitz, Königsberg, Charlottenburg, Essen, Stuttgart, Bremen, Altona, Elberfeld, Halle a. S., Straßburg, Dortmund, Barmen, Mannheim, Danzig, Aachen, Braunschweig, Kiel, Posen, Crefeld, Cassel. — Großbritannien hatte 1901 39 Großstädte, Rußland 17, Frankreich 15, Italien 12, Österreich-Ungarn 8, die Union 38, China vielleicht auch so viel, Britisch-Indien 29, Japan 8. — [2]) Vgl. Bd. I, § 109. — [3]) Wichtig hierfür ist die „Zentral-Auskunftsstelle für Auswanderer" (auch für Nichtdeutsche) in Berlin, die mit Unterstützung und unter Aufsicht des Reiches von der Deutschen Kolonialgesellschaft ins Leben gerufen worden ist.

III. Die Naturerzeugnisse (Urproduktion) des Deutschen Reiches.

§ 34. Die Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Das Deutsche Reich ist ein Land intensiven Ackerbaues[1]). Obwohl die Natur es dem deutschen Landmannn nicht leicht gemacht hat, ist es ihm dennoch durch Trockenlegen von Sumpfgebieten, Eindeichung von Marschen, durch chemische Bearbeitung, Bewässerungsanlagen gelungen, beinahe die Hälfte des Bodens in ergiebiges Ackerland umzuwandeln; und die alten Bewirtschaftungsmethoden, wie Koppelwirtschaft, Dreifelderwirtschaft usw., sind großenteils von der neueren Fruchtwechselwirtschaft verdrängt worden.

Über die Bodenbenutzung gibt folgende Übersicht ein klares Bild.

Hauptarten der Bodenbenutzung.

	Acker- und Gartenland		Weinberge		Wiesen		Weiden u. Hutgn.		Wald		Ödland, Land f. Ansiedlgn. u. Gewässer	
	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%
1900	262,6	48,6	1,4	0,2	59,6	11,0	27,1	5,0	140,0	25,9	50,1	9,3
1893	262,4	48,6	1,3	0,2	59,2	11,0	28,7	5,3	139,6	25,8	49,3	9,1
1883	261,8	48,5	1,4	0,3	59,0	10,9	34,3	6,3	139,1	25,7	44,8	8,3

In einem Zeitraum von 20 Jahren haben in Deutschland das Acker- und Gartenland, die Wiesen und der Wald zugenommen. Nur die Weiden und Hutungen sind zurückgegangen und zwar mit auf Kosten der Vergrößerung des Öd- und Unlandes. Dabei ist wohl zu verstehen, daß sich das Ödland an sich nicht vergrößert hat, sondern daß es eher zurückgegangen ist, nur die mit Häusern und Verkehrswegen bedeckte Fläche ist eine größere geworden.

Von dem Acker- und Gartenland gehört die größte Fläche, weit über die Hälfte, dem Getreide- und Hülsenfrüchtebau, wie folgende Übersicht ergibt.

Benutzung des Acker- und Gartenlandes.

	Getreide u. Hülsenfr.		Hackfr. u. Gemüse		Handelsgewächse		Futterpflanzen		Ackerweide u. Brache		Haus- u. Obstgärten	
	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%	1000 qkm	%
1900	160,5	61,1	45,9	17,5	1,9	0,7	26,6	10,1	22,9	8,7	4,8	1,9
1893	160,0	60,9	42,4	16,2	2,6	1,0	25,2	9,6	27,6	10,5	4,7	1,8
1883	157,2	60,1	39,4	15,1	3,5	1,3	24,0	9,2	33,4	12,7	4,2	1,6

Der Ackerbau bevorzugt weite Ebenen und breite Gebirgstäler.

Über die fruchtbarsten Gegenden vgl. S. 16—25, die landwirtschaftlichen Betriebe S. 37 und über Ernteflächen und Ernteertrag der

[1]) Vgl. Bd. I, § 57.

wichtigsten Nährfrüchte, sowie Ernteertrag im Verhältnis zur Fläche untenstehende Übersicht [1]).

§ 35. Der Getreidebau Deutschlands. Im Jahre 1902 waren im Deutschen Reiche 23,3 % der gesamten Ackerbaufläche mit Roggen bebaut. Über diesem Durchschnitt liegt die Roggenanbaufläche des Norddeutschen Tieflandes (Ostpreußen ausgenommen) und das Sächsische Bergland. Lockerer, mit Sand reichlich vermischter Boden ist der beste Roggennährboden. Niedere Temperaturen schaden ihm wenig; darum klettert er mit dem Hafer am höchsten im Gebirge hinan. Der Weizenbau beansprucht nur 8,8 % der landwirtschaftlich ausgenutzten Fläche. Nicht alle Weizensorten gedeihen gleichgut in Deutschland; besonders zeigt sich, daß der Weizen südlicherer Gebiete viel kleberreicher ist[2]). Wo in Deutschland der beste Wein gedeiht, da wird auch der beste Weizen geerntet. Tiefgründigen Ton- und kräftigen Lehmboden liebt der Weizen, hingegen sandreichen Boden gar nicht. Unter den Hauptweizengebieten steht Elsaß-Lothringen obenan; in weitem Abstande folgen erst Hessen-Nassau, Bayern, Prov. Sachsen, Braunschweig, Lippe und Waldeck. Am geringsten ist der Anbau in ganz Norddeutschland und in den höheren Mittelgebirgslandschaften. In Württemberg, wie überhaupt in Südwestdeutschland wird Spelz angebaut[3]). Die Gerste (6,2 %

---

[1]) Ernteflächen der wichtigsten Nährfrüchte für Menschen und Vieh in 1000 qkm.

	1891/95 im Durchschn.	1896/1900 im Durchschn.	1901	1902
Roggen	58,2	59,4	58,1	61,5
Weizen	19,6	19,8	15,8	19,1
Winterspelz . . .	3,4	3,2	3,1	3,1
Sommergerste . .	16,7	16,5	18,6	16,4
Kartoffeln	29,9	31,1	33,2	32,4
Hafer	40,0	40,2	44,1	41,6
Wiesenheu . . .	59,1	59,1	59,4	59,5

Ernteertrag der wichtigsten Nährfrüchte für Menschen und Vieh in Mill. t.

	1891/95 im Durchschn.	1896/1900 im Durchschn.	1901	1902
Roggen	7,82	8,59	8,16	9,49
Weizen	3,08	3,60	2,50	3,90
Winterspelz . . .	0,48	0,47	0,48	0,48
Sommergerste . .	2,59	2,82	3,32	3,10
Kartoffeln	31,73	36,38	48,69	43,46
Hafer	5,41	6,48	7,05	7,47
Wiesenheu . . .	18,60	24,23	23,37	26,02

Ernteertrag im Verhältnis zur Fläche. Auf 1 ha geerntet in dz.

	1891/95 im Durchschn.	1896/1900 im Durchschn.	1901	1902
Roggen	12,4	14,5	14,0	15,4
Weizen	15,7	18,2	15,8	20,4
Winterspelz . . .	14,0	14,5	13,7	15,5
Sommergerste . .	15,5	17,1	17,9	18,9
Kartoffeln	105,6	116,8	146,7	134,1
Hafer	13,5	16,1	16,0	18,0
Wiesenheu . . .	31,5	41,0	37,6	43,7

[2]) So ist z. B. der ungarische Weizen besonders kleberreich, was seine Backfähigkeit außerordentlich erhöht. — [3]) Spelt, Spelz, Dinkel, Fesen ist eine Weizenart, bei der sich die Hülse oder Spelze des Korns in der Reife von diesem nicht löst. Unreife Spelzfrüchte werden auch gedörrt und geschält und bilden das als „Grünkern" bekannte Suppenmaterial (Knorrsche Suppen).

der Anbaufläche) gedeiht am vorzüglichsten auf humusreichem Lehmmergelboden, dem sog. „Gerstenboden erster Klasse“, und folgt dabei gern gewissen Flußlinien, wie dem Rhein und Main, der Donau, der Oder und Weichsel. Die Hauptgerstenländer sind die Prov. Sachsen, Schlesien, Posen, Ost- und Westpreußen, das rechtsrheinische Bayern und Württemberg. Der Hafer nimmt in bezug auf Größe der Anbaufläche die zweite Stelle unter den deutschen Getreidearten ein (16%). Von aller Getreidekultur ist in Deutschland der Hafer am sichersten; er bequemt sich fast jeder Bodenart und Bodenlage an (der klimaharte Berghafer), liebt aber weder anhaltende Trockenheit noch zu hohe Wärme, weshalb er auch südliche Gegenden mehr meidet. Der Haferbau ist über ganz Deutschland fast gleichmäßig verbreitet. Besonders stark ist sein Anbau in Schlesien und Ostpreußen, ferner in Bayern, Württemberg, Hessen und Sachsen.

Die größte Erntemenge in t (zu 1000 kg) erzielt natürlich der Roggen, 9,5 Mill. t (1902); ihm folgen Hafer mit 7,5 Mill. t, Weizen einschließlich Spelz mit 4,4 Mill. t, sodann die Gerste mit 3,1 Mill. t. Durch diese Ernten werden aber nur 90% unsers Roggen-, 93% unsers Hafer-, 72% unsers Weizen- und 66% unsers Gersteverbrauches gedeckt. Und so bedürfen wir trotz des intensiven Ackerbaues einer ganz bedeutenden, von Jahr zu Jahr sich steigernden Einfuhr von Getreide, und zwar im Durchschnitt der drei Jahre 1900—1902 an Weizen für 231,0, an Gerste für 108,6, an Roggen für 96,7, an Hafer für 47,2 Mill. Mk., zusammen für 483,5 Mill. Mark, der wir nur die durchschnittliche Ausfuhr von 51,8 Mill. Mk. gegenüberstellen können, und zwar Weizen für 20,7, Hafer für 15,7, Roggen für 10,1 und Gerste für 5,3 Mill. Mark.

In der Einfuhr von Gerste, Hafer und besonders Roggen behauptet Rußland seit vielen Jahren die erste Stellung, auch vielfach in der Einfuhr von Mais, worin es sich mit der Union, Rumänien und Argentinien den Rang streitig macht. Die Union aber ist unser größter Weizenlieferant, nächst ihm Rußland, Argentinien und Rumänien; Österreich-Ungarn liefert in der Hauptsache nur Gerste, viel weniger Mais und sehr wenig Weizen, dagegen viel Weizenmehl.

§ 86. Anbau von Hülsenfrüchten. Die Kultur der Hülsenfrüchte ist nicht umfangreich. Bei ihr handelt es sich in der Hauptsache um Erbsen, Linsen und Bohnen, die einen mit Humus durchsetzten Kalk- oder Sandboden, lockern Lehmboden und nicht allzu große Feuchtigkeit verlangen. Am besten gedeiht noch die Erbse in Ost- und Westpreußen, Posen und Pommern, nicht ganz in ähnlich großem Umfange in mitteldeutschen Landschaften, wie in der Prov. Sachsen und ihren Nachbargebieten Braunschweig und Anhalt. Die Linse ist mehr südlicheren Gebieten eigen (Thüringen, Bayern). Am schwächsten ist die Bohnenkultur (vorwiegend im W und SW Deutschlands). Außer den Früchten wird das Stroh benutzt, das zu Futterzwecken dient, wie auch die Wicke und die Lupine. Diese bezeichnet man geradezu als „den Segen des Sandbodens“, weil sie selbst auf Flugsandboden wachsen

kann und durch Unterpflügen dieser Pflanzen Sandboden fruchtbar und erträgnisreicher macht (sog. Gründüngung).

Von Hülsenfrüchten wird sehr wenig ausgeführt. Nur die Erbsen haben im Jahre 1902 zum ersten Male einen Ausfuhrwert von reichlich 1 Mill. Mk. erreicht. Dagegen sind im Durchschnitt der Jahre 1900/02 für 17,6 Mill. Mk. Hülsenfrüchte (besonders aus Rußland und Österreich-Ungarn) eingeführt worden, und zwar Erbsen für 9,9, Speisebohnen für 4,3 und Linsen für 3,4 Mill. Mk.

§ 37. Kartoffel- und Zuckerrübenbau Deutschlands. Im Kartoffelbau steht Deutschland unter allen europäischen Ländern obenan, ja, es führt jährlich noch über 50000 t aus, in der Hauptsache nach Schweden. Im Durchschnitt der letzten Jahre wurden jährlich über 40 Mill. t Kartoffeln geerntet. Ihre Anbaufläche nimmt 12 % des landwirtschaftlich ausnutzbaren Bodens ein. Die Kartoffel weiß sich in Deutschland jedem Klima und jeder Bodenart anzupassen, wenn sie auch am besten auf Sandboden, dem Lehm beigemischt ist, wächst. Arm an Kartoffeln sind die Oberdeutsche Hochebene, Schleswig-Holstein und die Nordseeküste, dagegen reich die Umgebungen aller größeren Industrieorte, sodann die Flußniederungen der Oder, Weichsel und Warthe bis hin zur Ostseeküste. In diesen Bezirken, wo auch die Verkehrsverhältnisse nicht besonders ausgebildet sind, findet sie zu Brennereizwecken eine ausgedehnte Benutzung.

Die intensive deutsche Landwirtschaft ist zum Teil mit eine Folge der Zuckerrübenkultur, die eine sorgfältige Pflege und tieferes Pflügen des Bodens verlangt. Die Zuckerrübe gedeiht am besten im Wein- und mittleren Wintergetreideklima, wird demnach außer südwestdeutschen Gebieten besonders die Landschaften am Nordfuße der Mittelgebirge bevorzugen. Von den 395 Zuckerfabriken[1]), die 1901/02 in Betrieb waren, entfielen allein 112 auf die Provinz Sachsen (der Zuckerpol in Magdeburg). Von der landwirtschaftlich ausgenutzten Fläche sind allein 8 % mit Zuckerrüben bepflanzt, in den benachbarten Gebieten Anhalt und Braunschweig ist das Verhältnis zur ganzen Fläche natürlich größer ($13^1/_4$ % der Fläche bei 56 Fabriken). Die nächst wichtigsten Gebiete sind Schlesien (56 Fabriken), Hannover (43 Fabriken), Posen, Westpreußen, Brandenburg, Pommern, Rheinland und Mecklenburg. Deutschland ist das erste Zuckerland der Erde und übertrifft in der Erzeugung selbst die tropischen Rohrzuckerländer, denn es liefert annähernd $^1/_3$ des gesamten Rübenzuckers, $^1/_6$ des gesamten Zuckers der Erde.

1893 wurden 1,23 Mill. t Rohzucker gewonnen, 1902 bereits 2,3 Mill. t, wiewohl sich die Anzahl der Zuckerfabriken innerhalb dieses Zeitraumes nicht vermehrt hat; während man aber 1893 8 kg Rüben zur Herstellung von 1 kg Zucker gebrauchte, hatte man 1902 dazu nur 7 kg Rüben nötig, d. h. man arbeitete mit einem größeren Nutzen von 12,5 %. In den Jahren 1900 bis 1902 sind jährlich über

[1]) Zuckerfabriken gab es 1902 im ganzen 447, darunter 46 Zuckerraffinerien und 6 Melasseentzuckerungsanstalten.

1 Mill. t im Durchschnittswert von 192,8 Mill. Mk. (besonders nach Großbritannien, hierhin fast 3/4 der Ausfuhr, sodann nach der Union, Britisch-Nordamerika, Japan, Norwegen, Schweiz, Holland) ausgeführt worden, gegen welche Ausfuhr die geringe Einfuhr gar nicht in Betracht kommt[1]).

§ 38. Handelspflanzenkultur. Der Anbau von Handelspflanzen ist in Deutschland nicht hervorragend, vielfach rein örtlicher Natur[2]).

Von den Gespinstpflanzen wird noch am stärksten der Flachs angebaut, so in Hannover, Ostpreußen, Schlesien und Bayern, der Hanf fast ausschließlich in Süddeutschland. Die Kultur der Gespinstpflanzen ist von Jahr zu Jahr zurückgegangen.

Die 1000 qkm große Anbaufläche vom Jahre 1883 hat sich im Laufe der letzten 20 Jahre etwa um 1/3 vermindert. Im Flachsbau wird Deutschland von Rußland und in der Güte des erzeugten Materials von den seenahen Landschaften Belgiens und Hollands übertroffen. In den Jahren 1900 bis 1902 mußte Deutschland jährlich für reichlich 30 Mill. Mk. Flachs (hauptsächlich aus Rußland) und für ungefähr 25 Mill. Mk. Hanf (Rußland, Italien) einführen, zusammen im Werte von 55 bis 60 Mill. Mk., welcher Einfuhr nur ein Ausfuhrwert von 20 Mill. Mk. gegenüberstand.

Der deutsche Tabakbau ist am bedeutendsten in der Rheinpfalz und in Elsaß-Lothringen; dann folgen Mittelfranken, Pommern und die Uckermark.

Vor 20 Jahren wurden im Deutschen Reiche über 220 qkm mit Tabak bepflanzt und vom ha 17,5 dz geerntet (jährlich rund 400000 dz). Am Ende des vorigen Jahrhunderts ging der Tabakbau sehr zurück, hat sich aber mit dem Jahre 1902 wieder zu einer Anbaufläche von 170 qkm gehoben; 23,6 dz wurden von 1 ha gewonnen, und die gleiche Ertragsziffer (400000 dz) wie vor 20 Jahren ist erzielt worden. In den letzten Jahren sind jährlich 180000 dz unbearbeitete Tabakblätter im Werte von 90 bis 100 Mill. Mk. eingeführt worden (hauptsächlich aus Niederländisch-Indien, Brasilien, der Union und der Türkei).

In einem Bierland wie Deutschland ist die Hopfenkultur von größter Wichtigkeit. Voran geht Bayern mit Mittelfranken (Spalt, Nürnberg). Dann folgen Nieder- und Oberbayern, Oberfranken und Oberpfalz, ferner im Württembergischen der Schwarzwaldkreis, im Reichslande Unterelsaß; auch Posen erzeugt eine leidliche Menge Hopfen.

Die Erntefläche des Hopfens hat sich seit 10 Jahren verringert, 1893 über 420 qkm, heute 360—380 qkm; doch der Ernteertrag ist nicht zurückgegangen. In den 10 Jahren 1893—1902 wurden durchschnittlich 22500 t auf den Markt gebracht, wovon noch jährlich gegen 10000 t zu einem Werte von 23,5 Mill. Mk. (bes. nach Großbritannien, Belgien, der Union, Frankreich, Holland, Schweden)

---

[1]) Einfuhr von Zucker 1900—1902 durchschnittlich nur 1667 t im Werte von 1/2 Mill. Mk. — [2]) Handelspflanzen sind solche vom Landmann angebaute Gewächse, die er wohl sät und erntet, aber nicht verarbeitet, sondern dem Handel zur Beförderung an bestimmte Gewerbe- und Fabrikbetriebe übermittelt. Dazu gehören die Gespinstfaserpflanzen (Flachs und Hanf) Öl und Fett liefernde Pflanzen (Raps, Rübsen, Mohn, Leindotter), Industriepflanzen (Tabak, Weberkarde, Zichorie, Hopfen, Zuckerrübe), Farbepflanzen (Krapp, Waid, Saflor, Wau), Arznei- und Spezereipflanzen (Kamille, Salbei, Angelica, Pfefferminze).

ausgeführt werden konnten, während die Hopfeneinfuhr nur 9,4 Mill. Mk. (hauptsächlich aus Österreich-Ungarn) im Durchschnitt betrug.

§ 39. Gemüse- und Obstbau. Blumenzucht. Diese Kulturen verteilen sich über ganz Deutschland. Die intensive Hackkultur hat im Gartenbau außerordentliche Erfolge erzielt, besonders in der Nähe der Großstädte; aber auch größere von der Natur bevorzugte Landschaften gehören dem Gemüsebau an, wie die Gegenden von Berlin (Teltow), Halle, Erfurt (Blumenzucht), die ganze Goldene Aue, Quedlinburg, Magdeburg, die Vierlande bei Hamburg, die Gegenden von Dresden, Leipzig (Borna), Frankfurt a. M., Braunschweig, Bamberg, Nürnberg, Stuttgart, die Gegend der Bergstraße und der Rheingau. Der Obstbau wird in allen Gegenden Deutschlands betrieben, am meisten in Mittel- und Süddeutschland, wo sich Württemberg besonders auszeichnet, unter den preußischen Provinzen Rheinland, Sachsen, Schlesien und Brandenburg; auch das Königreich Sachsen hat eine ansehnliche Obstbaumpflege.

Im Jahre 1900 zählte man im Deutschen Reiche 168 Mill. Obstbäume (299 Stück auf je 100 Einwohner), darunter 52 Mill. Apfel-, 25 Mill. Birn-, 69 Mill. Pflaumen- (Zwetschen-) und 22 Mill. Kirschbäume. Die deutschen Obsternten decken nicht den einheimischen Bedarf. In den letzten Jahren wurden durchschnittlich an Äpfeln für 18 Mill. Mk. (hauptsächlich aus der Schweiz, Österreich-Ungarn und der Union), an Birnen für 4 Mill. Mk. (Österreich-Ungarn), an Steinobst, außer Kirschen, für 4 Mill. Mk. (Österreich-Ungarn) und an getrocknetem, zerschnittenem oder eingekochtem Obst für 25 Mill. Mk. (Serbien, Österreich-Ungarn, San Francisco) eingeführt.

§ 40. Der Weinbau Deutschlands. Der deutsche Weinbau gehört in der Hauptsache dem südwestlichen Deutschland an, wenn auch im Saale- und Unstruttale (Naumburg, Freiburg), bei Meißen, bei Grünberg noch Wein gekeltert wird. Die Täler des Rheins, der Mosel, des Mains und Neckars sind die hervorragendsten Weingegenden. Die Rheinpfalz steht mit ihren Erträgen obenan; ihr reihen sich eng an der Bezirk Freiburg im Breisgau, Unter- und Oberelsaß, Rheinhessen, die Bezirke Coblenz und Trier, der Neckarkreis und Lothringen.

Die Erntefläche hat ihre Größe seit 1892 bis zur Gegenwart (1903) wenig verändert, wohl aber hat die Weinmosternte zwischen 1,4 Mill. hl (1898) und 5,1 Mill. hl (1896) geschwankt und der Erntewert zwischen 51 Mill. Mk. (1898) und 132 Mill. Mk. (1893). Jährlich werden an frischen Weinbeeren für reichlich 10 Mill. Mk. eingeführt (hauptsächlich aus Italien), dagegen fast gar nichts ausgeführt. Die jährliche Einfuhr an Wein in Fässern (aus Frankreich, Spanien, Österreich-Ungarn) beträgt im Durchschnitt 36 Mill. Mk., an Wein in Flaschen, außer Schaumwein (Frankreich), reichlich 1 Mill. Mk., an Schaumwein 4 bis 5 Mill. (Frankreich); die jährliche Ausfuhr an Wein in Fässern (besonders nach den Ver. Staaten von Nordamerika, Großbritannien) beträgt durchschnittlich 9,5 Mill. Mk., an Flaschenwein (nach denselben Ländern) 10 Mill. Mk., an Schaumwein (nach Großbritannien) reichlich 2 Mill. Mk.

§ 41. Der deutsche Wald. In bezug auf seine Waldverteilung nimmt Deutschland mit 25,9 % der Gesamtfläche die fünfte Stelle unter

den europäischen Ländern ein. Über $^1/_4$ der Gesamtfläche verfügen an Wäldern Österreich-Ungarn, Rußland, Schweden und Serbien[1]). Deutschland ist demnach noch ein verhältnismäßig waldreiches Land. Eine berühmte, durch forstwirtschaftliche Studien geförderte rationelle Waldkultur hat in den letzten Jahren sehr viel zur Erhaltung des Waldes beigetragen. Die Forsten nehmen langsam zu, 1872 betrug der Anteil der Waldungen an der Gesamtfläche 25,75 %, 1900 25,89 %, Preußen besitzt viele Forsten; geradezu hervorragend ist der Waldreichtum in den Provinzen Brandenburg, Schlesien, Rheinland und Ostpreußen. Auch Bayern, Württemberg, Baden und die hessischen Länder, denen sich das Königreich Sachsen anreiht, sind reich an Waldbeständen. Schleswig-Holstein ist das waldärmste Gebiet Deutschlands. Im Verhältnis zur Fläche stehen die kleinen Staaten mit ihrem Waldareal sehr erklärlich an erster Stelle[2]). Die östlichen Landschaften Deutschlands gehören mehr dem Nadelwald, die westlichen mehr dem Laubwald an, wobei der erstere bedeutend überwiegt und sehr an Anbaufläche gewonnen hat, während darin der Laubwald zurückgegangen ist[3]).

Trotz der ausgezeichneten Forstkultur und ihrer Erträge bedarf das Deutsche Reich infolge der ausgedehnten Verwendung von Holz zu Verkehrszwecken (Eisenbahnwagenbau und -schwellen, Telegraphenstangen, Schiffsbau), zur Papierfabrikation einer erheblichen Einfuhr von Holz und Holzwaren[4]) im Werte von reichlich 260 Mill. Mk. (hauptsächlich aus Österreich-Ungarn, Rußland, der Union, Schweden, Finland, fremdartige Hölzer aus Costarica, Mexiko, Kuba, Portoriko, der Union und Argentinien, letzteres ausschließlicher Lieferant von Quebrachoholz), der eine Ausfuhr, einschließlich der Holzspielwaren, von 125 bis 130 Mill. Mk. (hauptsächlich nach Großbritannien, Holland, Frankreich, Belgien, der Union) gegenübersteht.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 51.

[2]) Der Waldbestand der einzelnen deutschen Staaten (im Verhältnis zu ihrem Areal).

Schwarzburg-Rudolstadt	44,0 %	Lippe-Detmold	27,6 %
Sachsen-Meiningen	42,0 „	Sachsen-Altenburg	27,1 „
Waldeck	38.2 „	Königreich Sachsen	25,8 „
Reuß j. L.	37,8 „	Sachsen-Weimar	25,8 „
Baden	37,7 „	Anhalt	25,1 „
Reuß ä. L.	35,6 „	Königreich Preußen	23,7 „
Bayern	32,5 „	Mecklenburg-Strelitz	21,2 „
Großherzogtum Hessen	31,2 „	Schaumburg-Lippe	20,3 „
Schwarzburg-Sondershausen	31,0 „	Mecklenburg-Schwerin	18,0 „
Württemberg	30,8 „	Lübeck	13,7 „
Elsaß-Lothringen	30,[illegible] „	Oldenburg	10,6 „
Braunschweig	30,1 „	Hamburg	4,3 „
Sachsen-Coburg-Gotha	30,1 „	Bremen	0,2 „

[3])

	Laubholz qkm	Nadelholz qkm
1900	45 448	94 511
1893	46 672	92 831
1883	48 026	91 056

[4]) Bau- und Nutzholz, Faßdauben, rohes Nutzholz von Buchsbaum, Zedern, Kokos-, Ebenholz, Mahagoni, Quebrachoholz, Schleifholz und Holz zur Zellulosefabrikation.

§ 42. Die Erzeugnisse der Tierwelt. Deutschland erfreut sich einer bedeutenden Viehhaltung. In bezug auf Anzahl der Pferde steht unter den europäischen Ländern nur Rußland über Deutschland, auf Anzahl der Rinder auch nur Rußland, der Schafe Rußland, Großbritannien mit Irland, Frankreich und Spanien. In der Ziegen- und Schweinehaltung wird es von keinem europäischen Staate übertroffen; in der Esel- und Maultierzucht steht es allerdings sehr hinter südeuropäischen Gebieten zurück[1].

Die Pferdezucht ist besonders im nördlichen Deutschland zu finden, in Ostpreußen, Mecklenburg, Schlesien, Posen, Westpreußen, Hannover, Prov. Sachsen, in Süddeutschland nur in Oberbayern und Elsaß-Lothringen. Deutschland hat zahlreiche Gestüte, von denen einige Weltruf haben, wie die zu Trakehnen[2]) in Ostpreußen und Graditz in der Provinz Sachsen.

Jährlich werden noch über 100000 Pferde zum Werte von 90 Mill. Mk. und mehr eingeführt (besonders aus Belgien, Dänemark, Rußland, Österreich-Ungarn, Holland, Frankreich), dagegen nur 10000 Pferde im Werte von 8 bis 10 Mill. Mk. ausgeführt (besonders nach der Schweiz).

Die Rinderzucht ist, abgesehen von den fetten Marschbodengegenden, in Norddeutschland weit geringer als in Mittel- und Süddeutschland. Die Rinderzucht bildet in Bayern und Württemberg geradezu die Grundlage der Landwirtschaft. Eine ansehnliche Rinderzucht haben in norddeutschen Gebieten besonders Schleswig-Holstein, Oldenburg, Friesland (in diesen dreien besonders die Marschgegenden), Rheinland, Hessen-Nassau, das Königreich Sachsen (Vogtland), Sachsen-Altenburg und die beiden Reuß.

Jährlich werden gegen 300000 Rinder im Werte von 90 bis 100 Mill. Mk. eingeführt. Fast $^{2}/_{3}$ dieser Rinder liefert Österreich-Ungarn; ihm reihen sich Dänemark und die Schweiz an. Die deutsche Ausfuhr ist nicht nennenswert.

Die deutsche Schafzucht ist infolge der gesteigerten Wolleinfuhr aus Australien, Neuseeland, Argentinien und Südafrika ganz zurückgegangen. Jede andere Viehhaltung ist in Deutschland bedeutend vorwärts geschritten, nur die Schafzucht nicht[3]). Die meiste Schafzucht wird in Mecklenburg und dem Nachbarlande Pommern, sodann in Schwarzburg-Sondershausen, Anhalt, Braunschweig und Waldeck getrieben, wo 55 bis 76 Schafe auf 1 qkm der landwirtschaftlich benutzten Fläche entfallen. Mit Ausnahme der Provinz Rheinland und auch Schlesien findet in allen preußischen Gebieten noch eine verhältnismäßig bemerkenswerte Schafhaltung statt; ihnen gesellen sich noch das bayrische Mittel- und Unterfranken zu. Sonst ist in ganz Süddeutschland die Schafzucht außerordentlich gering, vorzüglich auch im Königreich Sachsen, wo früher die Merinoschafzucht in hoher Blüte stand.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 72. — [2]) Das Trakehnener Gestüt ist von Friedrich Wilhelm I. (1731—32) gegründet worden und zählt jetzt rund 1500 Pferde.

[3]) Viehbestand in Millionen Stück.

	Pferde	Rinder	Schafe	Ziegen	Schweine
1900	4,2	18,9	9,7	3,3	16,8
1883	3,5	15,8	19,2	2,6	9,2
1863	3,2	15,0	28,0	1,8	6,5

Die Schafhaltung beschäftigt sich heute weniger mit der Zucht von Woll- als vielmehr von Fleischschafen. Infolgedessen ist auch die immerhin bedeutende Ausfuhr erklärlich (nach Großbritannien, Belgien und der Schweiz), in der letzten Zeit jährlich über 160000 Stück zum Werte von reichlich 5 Mill. Mk. Die Einfuhr ist dagegen kaum erwähnenswert.

In der Ziegenhaltung stehen die Gebiete der deutschen Kleinstaaten obenan. Die stärkste Zunahme des Bestandes wiesen Ostpreußen, das Hamburger Gebiet, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen auf.

Den größten Fortschritt hat verhältnismäßig die Schweinehaltung aufzuweisen. Die meisten Schweine (auf 1 qkm der Gesamtfläche berechnet) besitzen sämtliche sächsischen und thüringischen Länder und die nördlich davon gelegenen Kleinstaaten, ferner Baden, Hessen und in Preußen die Provinzen Sachsen, Westfalen, Hannover, Hessen-Nassau, Rheinland, Schleswig-Holstein und Pommern.

Trotz der bedeutenden Schweinezucht werden jährlich noch rund 70000 Stück (aus Rußland) zum Werte von 8 Mill. Mk. eingeführt, während fast gar keine Ausfuhr erfolgt.

Haustiere im Deutschen Reiche[1]).

	1873	1883	1892	1900	1900 in Preußen
	Stückzahl in Tausenden.				
Pferde, Esel und Maultiere	3352,5	3522,5	3836,3	4195,4	2923,6
Davon Esel und Maultiere .	.	9,8	.	7,8	5,0
Rinder	15776,7	15786,8	17555,8	18939,7	10877,0
Schafe	24999,4	19189,7	13589,7	9692,5	7001,5
Ziegen	2320,0	2641,0	3091,5	3267,0	2051,6
Schweine	7124,1	9206,0	12174,4	16807,0	10966,9
Geflügel[2])	.	63000,0?	.	64573,2	38214,8
Bienenstöcke	2333,5	1911,7	2034,5	2605,4	1548,3

Setzt man den Viehbestand zur Gesamtfläche und zur Bevölkerung des Reiches ins Verhältnis, so erhält man folgende sehr beachtenswerte Ziffern:

	1873	1883	1892	1900	1873	1883	1892	1900
	auf 1 qkm				auf 100 Einwohner			
Pferde	6,2	6,5	7,1	7,8	8,2	7,7	7,8	7,4
Rindvieh	29,2	29,2	32,5	35,0	38,4	34,5	35,5	33,6
Schafe	46,2	35,5	25,1	17,9	60,9	42,0	27,5	17,2
Ziegen	4,3	4,9	5,7	6,0	5,7	5,8	6,3	5,8
Schweine	13,2	17,0	22,5	31,1	17,4	20,1	24,6	29,8

[1]) Vergleiche auch die Nutztiere der fremden Staaten Bd. I, § 72. — [2]) In bezug auf Federvieh und dessen Produkte (Eier) hat die Einfuhr in der zehnjährigen Periode 1893—1902 eine außerordentliche Steigerung erfahren; beim lebenden Geflügel beträgt sie mehr als 100% und bei den Produkten etwa 90%. Der Gesamtwert beider Einfuhrgegenstände betrug im Jahre 1893 82,8 Mill. Mk. und im Jahre 1902 162,4 Mill. Mk. Die Hauptlieferanten sind Österreich-Ungarn und Rußland.

§ 43. Die jagdbaren Tiere Deutschlands. An jagdbaren Tieren sind die deutschen Landschaften nicht arm. Am ärmsten sind darin die Industriebezirke, am reichsten die großen Waldgebiete und die Grenzgebiete zwischen Wald und großen landwirtschaftlich bestellten Flächen.

Von Haarwild wird in Deutschland erlegt: Elchwild (Ostpreußen), Rot-, Dam-, Reh-, Schwarzwild, Hasen, Kaninchen, Füchse, Dachse, Fischottern, Wildkatzen, Baum- und Steinmarder, Iltisse, Wiesel, Seehunde, Biber (Prov. Sachsen), Wölfe (Ostpreußen, Rheinland, Elsaß-Lothringen). Die großen Niederwaldungen Lothringens mit undurchdringlichem Dorngestrüpp beherbergen noch die meisten Wölfe und Wildschweine Deutschlands. Der letzte Luchs wurde in Ostpreußen 1901 geschossen. An Federwild wurden folgende Arten erlegt: Auer-, Birk-, Haselwild, Feldhühner, Wachteln, Fasanen, Trappen, Waldschnepfen, Bekassinen, Wildschwäne, Wildgänse, Wildenten, Krammetsvögel, Reiher, Kormorane und Raubvögel, unter letzteren Stein-, Gold-, See- und Fischadler. Der jährliche Jagdbeutewert dürfte mit 19 bis 20 Mill. Mk. zu veranschlagen sein.

§ 44. Deutsche Fischerei. Hochseefischerei. Die deutsche Fischerei wird durch Genossenschaften und die Regierung außerordentlich gestützt und gefördert. Was die Binnenfischerei betrifft, so stehen Rhein und Weser obenan, ihnen reihen sich Elbe mit Nebenflüssen an, sodann die Weichsel und in weit größerem Abstande erst die Oder mit den Zuflüssen der Warthe.

Über die Erträgnisse der Binnenfischerei fehlen genaue Erhebungen; erfahrene Fischzüchter haben sie auf reichlich 40 Mill. Mk. jährlich geschätzt, darunter stehen hoch an Beträgen der Lachsfang im Rhein (jährlich 4000 bis 8000 Stück), in der Weser (jährlich 3000 bis 4000 Stück) und sodann die Teichwirtschaft mit Schleien, Forellen, Aalen, Hechten und besonders Karpfen. Die Teiche Schlesiens liefern jährlich über 15000 dz und die der Lausitz über 10000 dz Karpfen.

Die deutsche Hochseefischerei hat seit zwei Jahrzehnten einen ungeahnten Aufschwung genommen. Die Anstrengungen, die zu ihrer Hebung vom „Deutschen Seefischerei-Verein" und von der Regierung (durch den Bau des Fischereihafens in Geestemünde [1896], durch einen besonderen Forschungsdampfer „Poseidon") gemacht werden, tragen reichlichen Gewinn und sind für Deutschland recht erfreulich, wenn man bedenkt, daß Deutschland jedes Jahr an das Ausland für Fischereiprodukte (ohne gesalzene Heringe) 35 Mill. Mk. und für Salzheringe 40 bis 50 Mill. Mk. zahlt. Der Ertrag der Hochseefischerei hat mit dem Jahre 1900 10 Mill. Mk. überschritten[1]); er ist seit 15 Jahren um das Zehnfache gestiegen. In der Nord- und Ostsee fängt man Heringe, Sprotten, Dorsche, Schellfische u. a.

Die deutsche Hochseefischereiflotte zählt gegenwärtig über 150 Fischdampfer. Sie fischen im N der Nordsee und bei Island. Geestemünde besitzt als größter

[1]) Der Ertrag der Nordseefischerei dürfte zu 170 Mill. Mk. geschätzt werden, wovon 85 Mill. Mk. auf England entfallen, 30 Mill. Mk. auf Schottland, 20 Mill. Mk. auf Holland, 13 Mill. Mk. auf Frankreich, 11 Mill. Mk. auf Deutschland, 5 Mill. Mk. auf Norwegen (und Schweden), 4 Mill. Mk. auf Belgien, 2 Mill. Mk. auf Dänemark.

deutscher Fischmarkt in der Seefischerei die führende Rolle. Kein Fischereihafen Europas ist derartig vollkommen als der von Geestemünde eingerichtet. Neben der nahezu $^{1}/_{2}$ km langen Auktionshalle befinden sich Räuchereien, Fischmehl- und Lebertranfabriken, ein besonderer Bahnhof u. v. a. m. 1892 wurden in Geestemünde 16,4 Mill. Pfund Fische für 1,8 Mill. Mk. verauktioniert, 1903 50,4 Mill. Pfund Fische für reichlich 5 Mill. Mk.

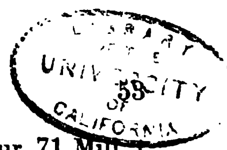
Über 10 große Fischereigesellschaften betreiben die Hochseefischerei in großem Stil, besonders von Nordseehäfen aus (Hamburg, Altona, Glückstadt, Bremerhaven, Geestemünde, Vegesack, Bremen, Elsfleth, Brake, Nordenham, Norden [mit Norddeich, Norderney] und Emden). Diese Gesellschaften bringen große Fischmengen auf den Markt und senden sie weit ins Binnenland, wo die Seefischnahrung immer mehr zu Geschmack kommt und gleichsam zur Volksnahrung wird. Besonders sogenannte „Fischbahnen", d. h. Eisenbahnlinien, auf denen die Fischmengen mit allertunlichster Schnelligkeit befördert werden, führen von den wichtigsten Nord- und Ostseeküstenplätzen nach den größten Binnenstädten[1]). Von dem Aufschwung der deutschen Hochseefischerei mag noch die Gründung einer deutschen Walstation auf Island (1902) zeugen.

§ 45. Die Erzeugnisse der Mineralwelt. Die mineralischen Erzeugnisse des deutschen Bodens. Der Bergbau gehört zu den ältesten Berufszweigen des deutschen Volkes. Auf den Schätzen unter der Erde beruht die Blüte der deutschen Industrie. Zu dieser Blüte haben Kohle und Eisen das meiste beigetragen. Beide finden sich in Deutschland in großen Mengen.

Kohlen, Steinkohlen sowohl wie Braunkohlen, finden sich in verschiedenen Gebieten Deutschlands. Das größte Steinkohlenbecken (Steinkohlenmulde) ist das oberschlesische. Hier liegen ungefähr 90 Milliarden t Kohlen unter der Erde, wahrscheinlich mehr wie in ganz Großbritannien zusammen[2]). Die jährliche Erzeugung an schlesischer Kohle hat jetzt 30 Mill. t erreicht. Mehr Kohlen werden in dem rheinisch-westfälischen Becken, dem Ruhrkohlenbecken, gefördert, nicht ganz 60 Mill. t jährlich. Diese Mulde findet ihre Fortsetzung jenseit des Rheins im Wurm- oder Indebecken bei Aachen, das jährlich über 12 Mill. t liefert. Der nächstwichtige Lieferant ist das Königreich Sachsen mit seinem kleinen Gebiet bei Dresden (Plauen—Potschappel) und seinem größeren zwischen Chemnitz—Ölsnitz—Zwickau mit einer jährlichen Ausbeute von etwa 5 Mill. t. Andere wichtige Steinkohlenfundstätten sind noch das Saarkohlenbecken, das Waldenburger oder niederschlesische, die kleine Mulde von Ibbenbüren, die Wealdenkohlenlager des Wesergebirges und des Deisters. Die gesamte deutsche Steinkohlenproduktion hat mit dem Jahr 1899 100 Mill. t überschritten[3]) und

---

[1]) Fischbahnen: von Geestemünde über Bremen, Soltau, Ülzen, Salzwedel, Stendal, Spandau nach Berlin, und weiterhin nach Leipzig, München, oder von Geestemünde nach Hannover oder nach Cöln, — von Hamburg über Boizenburg, Ludwigslust, Wittenberge, Spandau nach Berlin, — von Stettin über Angermünde, Eberswalde nach Berlin, — von Danzig über Dirschau, Pr. Stargard, Konitz, Schneidemühl, Kreuz, Landsberg a. W., Küstrin nach Berlin. — Von Geestemünde laufen täglich 8 Fischzüge ab, zur Fastenzeit auch 5. — [2]) Vgl. Bd. I, § 78. — [3]) 1902 = 107 Mill. t.



hat einen Wert von rund 1000 Mill. Mk. 1892 wurden nur 71 Mill. t gefördert.

Steinkohlen wurden in den letzten Jahren (1900/02) durchschnittlich 15,5 Mill. t im Werte zu 210 Mill. Mk. ausgefahren, besonders nach Österreich-Ungarn, Holland, Belgien, der Schweiz und Frankreich, eingefahren etwa 6,5 Mill. t zu reichlich 90 Mill. Mk., hauptsächlich aus Großbritannien.

Die Braunkohlengewinnung hat mit dem Jahre 1900 gerade 40 Mill. t mit einem Wert von reichlich 100 Mill. Mk. erreicht und hat sich seitdem langsam gesteigert[1]). 1892 wurden nur 21 Mill. t gefördert. Die ergiebigste Fundstätte ist die Hallenser Gegend mit Weißenfels und Zeitz (nahezu 30 Mill. t). Die nächsten Gebiete folgen in großem Abstande, so die Ville bei Cöln, das sächsisch-altenburgische Gebiet (Meuselwitz). Auch das Königreich Sachsen (an der Grenze Altenburgs, sodann in der Zittauer Gegend) liefert noch bemerkenswerte Mengen Braunkohlen, wie auch Braunschweig und Anhalt. Andere Fundstätten sind bei Liegnitz, Senftenberg, Frankfurt a. O., Helmstedt und Oschersleben, das Thüringer Becken bei Rotleben, in der Rhön, an den Höhen des Hessischen Berglandes (Cassel) und im Vogelsberg, in der Wetterau, im Westerwalde (Marienberg, Westerburg), im Donaubecken (im S der Alb), am Nordrande der Alpen in Oberbayern (Miesbach).

Braunkohlen werden jährlich nur aus Österreich-Ungarn für 60 bis 70 Mill. Mk. (für rund 8 Mill. t) eingeführt. Gegen diese Menge will die Ausfuhr von 22000 t und mehr für 150000 bis 200000 Mk. nichts sagen.

In der gesamten Kohlenerzeugung steht Deutschland nur um $^1/_4$ hinter Großbritannien zurück, in der Steinkohlengewinnung allein um die Hälfte. Der Torf ersetzt in kohlenarmen Gebieten die Kohle (S. 24). Reinster Kohlenstoff als Graphit wird bei Passau bergmännisch gewonnen.

In der Eisenerzgewinnung steht jetzt Deutschland auf hoher Stufe. 1902 wurden 8,5 Mill. t Roheisen erzeugt[2]), 10 Jahre früher nicht ganz 5 Mill. t[3]). Der Aufschwung der deutschen Roheisenerzeugung hängt mit der Anwendung des Entphosphorungsverfahrens zusammen[4]). Außer dem Roheisen wird insonderheit in gleichgroßen Mengen bearbeitetes Roheisen geliefert, und zwar an Gußeisen zweiter Schmelzung 1,5 Mill. t, an Schweißeisen und Schweißstahl 0,9 Mill. t und an Flußeisen und Flußstahl 7,4 Mill. t. Die luxemburgisch-lothringischen Hüttenwerke liefern $^1/_4$ der gesamten Eisenausbeute Deutschlands; andere wichtige Hüttenwerke finden sich im Ruhrkohlenbecken, an der Sieg und Lahn und in Oberschlesien. Andere Fundstätten sind im Harz (Roheisenerze bei Rübeland, Elbingerode und Osterode), in der Lindener Mark bei Gießen (Brauneisenstein), in Bayern bei Amberg (Maximilianshütte), in Sachsen bei Berggieshübel und Schwarzenstein und in Schlesien bei Schmiedeberg (Magneteisenstein).

---

[1]) 1902 = 43 Mill. t. — [2]) Hierbei ist beim Deutschen Reich Luxemburg mit eingerechnet. — [3]) Vgl. Bd. I, Anhang zu § 81. — [4]) Über die Wichtigkeit dieses Verfahrens für die deutsche Industrie und Landwirtschaft siehe Bd. I, Anmerkung zu § 77.

Eisenerze (vorwiegend aus Spanien und Schweden) wurden 1899—1902 durchschnittlich 4,1 Mill. t eingeführt im Werte von etwa 70 Mill. Mk., dem ein Ausfuhrwert von 10 Mill. Mk. für nicht ganz 3 Mill. t gegenübersteht (besonders nach Belgien und Frankreich).

Manganerze liefern der Harz (Ilfeld) und Thüringen (Ilmenau), auch das Lahngebiet.

Einfuhr an Manganerzen jährlich über 200000 t (Rußland), im Werte von 9 Mill. Mk.; nur unbedeutende Ausfuhr.

An Kupfererzen erzeugt Deutschland im Jahre rund 30000 t, zumeist im Mansfeldischen und im Harz (Rammelsberg bei Goslar). Außerdem kommt es vor in Thüringen (Ilmenau), in Westfalen östlich der Briloner Höhen (Nieder- und Obermarsberg = Stadtberge).

Rohes Kupfer wird jährlich für etwa 100 Mill. Mk. eingeführt (80000 bis 100000 t und mehr), vorwiegend aus der Union, auch aus Großbritannien und Japan; ausgeführt werden etwa 5000 t im Werte von 6 Mill. Mk. und mehr.

In der Zinkgewinnung ist Deutschland das erste Land der Erde, indem es fast die Hälfte (etwa 170000 t) der Zinkausbeute der Welt liefert. Das oberschlesische Bergwerksgebiet liefert $^5/_8$ alles deutschen Zinks. Andere Gruben finden sich bei Aachen, Iserlohn, Ems, Bensberg, Clausthal, Andreasberg.

Zinkerze werden jährlich noch über 60000 t für 5 bis 6 Mill. Mk. (aus Österreich-Ungarn, der Union) eingeführt und etwa 40000 t für 2 bis 3 Mill. Mk. ausgeführt (besonders nach Belgien und Österreich-Ungarn).

Bleierze (Bleiglanz) liefert in reichsten Mengen die Aachener Gegend; ihr nahe kommt Oberschlesien (Tarnowitz, Beuthen). Das Clausthaler Gebiet des Harzes ist der drittgrößte Produzent. Sonst liefern Bleierze noch Westfalen, die nördliche Eifel, Freiberg in Sachsen, die Lahngegend. Die jährliche Produktion beläuft sich auf 160000 bis 170000 t.

Die jährliche Einfuhr an Bleierzen schwankt zwischen 60000 und 100000 t im Werte von 10 bis 20 Mill. Mk., besonders aus Australien. Die Ausfuhr ist unbedeutend.

In der Silberproduktion liefert Deutschland die Hälfte (178 t) der europäischen Ausbeute. Gegen 250 t fremde Erze werden außerdem noch verhüttet. Das Erzgebirge liefert das meiste Silber (Freiberg, Halsbrücke, Bräunsdorf, Schneeberg, Johanngeorgenstadt), sodann der Oberharz (Clausthal, Andreasberg, Goslar), das Mansfeldische, die Eifel bei Mechernich und Kommern.

Die Einfuhr (aus Peru, Bolivien und Britisch-Australien) an Silbererzen schwankte in den letzten Jahren zw. 6000 und 9000 t im Werte von 4 bis 7 Mill. Mk.

Die eigene deutsche Goldausbeute hat mit dem Jahre 1902 noch nicht 100 kg erreicht. Goldführende Sande besitzen der Rhein, die Eder, die Schwarza, die Priesnitz bei Dresden u. a. Goldspuren finden sich im Fichtelgebirge, im S des Taunus, in Schlesien (bei Frankenstein)

An Gold- und etwas Platinerzen (vorzüglich aus Rußland) werden jährlich ungefähr 500 t im Werte zu etwa 6 Mill. Mk. und mehr eingeführt.

Zinn, dessen Vorkommen früher sehr wichtig war, wird nur noch in geringen Mengen im Erzgebirge ausgebeutet, daselbst bei Zinnwald und Altenberg.

Rohes Zinn bringt man gegenwärtig über 13000 t jährlich zum Werte von reichlich 30 Mill. Mk. nach Deutschland, besonders aus Niederländisch-Indien und Großbritannien. Die Ausfuhr beträgt ungefähr 2000 t für reichlich 5 Mill. Mk., besonders nach Frankreich und der Schweiz.

Zur Verhüttung kommen noch geringe Mengen anderer Erze, wie Nickel-, Kobalt-, Arsen-, Chrom-, Antimon-, Wismut- und Kadmiumerze (letztere in Oberschlesien).

Einen großen natürlichen Reichtum besitzt Deutschland an Salzen. Nur Großbritannien übertrifft die deutsche Salzproduktion. Zunächst ist für Deutschland das Kochsalz (Chlornatrium) wichtig, das teils bergmännisch als Steinsalz, teils als Sole gewonnen wird. Die reichste Ausbeute ergibt das nördliche und östliche Vorland des Harzes (Staßfurt, Schönebeck, Vienenburg, Merseburg, Halle), sodann Württemberg (Heilbronn [Friedrichsthal], Hall mit Wilhelmsglück), Bayern (Berchtesgaden, Reichenhall), Lothringen (nordwestlich von Saarburg, die Orte Dienze und Château-Salins [deutsch = Salzburg], Saaralben), Hannover (Hannover, Lüneburg) und Posen (Inowrazlaw). Von größter Bedeutung für Deutschland ist die Gewinnung von Kalisalzen, die nirgends auf der Erde bis jetzt in ähnlich großen Mengen gefunden werden. Das Zentrum der Kalisalzerzeugung ist das Gebiet bei Staßfurt-Leopoldshall.

An Abraumsalzen hat Deutschland im Durchschnitt der letzten Jahre $^1/_2$ Mill. t (Wert 10 Mill. Mk.) und an Siede- und Steinsalz $^1/_2$ Mill. t (Wert über 3 Mill. Mk.) ausgeführt. Schwefelsaures Kali hat mit dem Jahre 1902 eine Ausfuhrmenge von 40000 t im Werte von reichlich 5 Mill. Mk. überschritten. Die Einfuhrmengen an Salzen sind ganz gering.

IV. Industrie und Gewerbe Deutschlands.

§ 46. Deutschland als Industriestaat. Deutschland hat sich im Gange seiner wirtschaftlichen Entwicklung mehr und mehr zu einem Industriestaate entwickelt. Im Gegensatz zu anderen Industriestaaten, wie Großbritannien und Belgien, hat es indessen in der Landwirtschaft noch einen mächtigen Hinterhalt. Der Reichtum an Kohle und Eisen war für das Deutsche Reich, wie wir aus dem vorhergehenden Kapitel erkannt haben, die Grundlage der ausgedehnten Industrie. Deutschland hat diese natürlichen Bedingungen wohl zu benützen verstanden und hat sich im Laufe der Zeit einen tüchtigen Arbeiterstand erzogen, für dessen Wohlfahrt es auch treffliche und sich bewährende Einrichtungen, wie das Invalidenversicherungsgesetz, Gesetz der Unfallversicherung, zu finden wußte. Diese Einrichtungen beginnt man jetzt im Ausland nachzuahmen. (Über die verschiedenen Betriebe siehe § 30).

§ 47. Industrien auf mineralischer Grundlage. Unter den Industrien, die hauptsächlich unterirdische Schätze verarbeiten, steht die Eisenindustrie obenan. Sie ist besonders an die Fundstellen von Eisen und Kohle gebunden. Indessen hat fast jede größere Stadt heute ihre Eisenindustrie, die mehr oder minder den eigenen Bedarf deckt. Außer den Eisenhütten sind zunächst die Gußstahl- und Eisenwerke zu erwähnen in: Essen („Kruppsche Fabrik") mit Altendorf und Altenessen, Meiderich, Borbeck, Bochum (Fabrik „Union"), Gelsenkirchen, Witten, Hörde („Hermannshütte"), Unna, Schwerte, Siegen, Neunkirchen („Stummsche Werke"), Magdeburg („Gruson-Werke"), den Ortschaften des oberschlesischen Industriebezirkes: Gleiwitz, Königshütte, Laurahütte, Beuthen, Kattowitz, Zabrze. Maschinen und Eisenwaren werden in vielen der genannten Orte hergestellt, besonders auch in Berlin („A. Borsig"), Hagen, Dortmund, Cöln, Düsseldorf, Duisburg, Saarbrücken, Frankfurt a. O., Stettin, Königsberg, Posen, Breslau, Ratibor, Görlitz, Hannover mit Linden, Erfurt, Cassel, Frankfurt a. M. mit Sachsenhausen und Bockenheim, Münster, Leipzig, Chemnitz („Sächsische Maschinenfabrik"), Gera, den Hansestädten, München, Nürnberg, Stuttgart, Mannheim, Darmstadt. Besondere Eisenindustriezweige sind die Kanonengießereien (Spandau, Essen, Ludwigsburg, Ingolstadt), die Gewehrfabriken (Spandau, Suhl, Zella, Sömmerda, Erfurt, Amberg, Danzig), die Waffenindustrie (Solingen, Erfurt, Gmünd, Oberndorf am Neckar), der eiserne Schiffsbau, in dem Deutschland gegenwärtig allen Nationen überlegen ist[1]), die Herstellung von Eisenbahnmaterial (Essen[2]), Hannover, Eßlingen), von landwirtschaftlichen Maschinen (Hildesheim, Leipzig)[3]), von Nähmaschinen (Dresden[4]), Hamburg, Berlin), von Fahrrädern (Dresden[4]), Chemnitz, Nürnberg), von Messern, Scheren, Schlössern und Werkzeugen (Solingen, Remscheid, hier auch Herstellung der Mannesmann-Röhren, Suhl, Schmalkalden), Näh- und Stecknadeln (Iserlohn, Aachen, Schwabach)[5]).

Eng verwandt mit der Eisenindustrie ist die Metallwarenindustrie, die vorzugsweise in West- und Südwestdeutschland blüht (Hall, Eßlingen, Geislingen, Offenbach, Mülhausen, Frankenthal — Kaiserglocke f. d. Cölner Dom —, Lüdenscheid, Altena, Düsseldorf, Cassel). Besonders in Berlin steht der Bronzeguß auf hoher Stufe; er bedingt hier mit die Kunst- und Luxusindustrie, wie auch in Frankfurt a. M., München und Stuttgart. Zu erwähnen sind hierbei auch die Bronze-, Neusilber-, Britannia- und Messingartikel von Iserlohn. Weitberühmt sind die Gold- und Silberwaren von Hanau, Gmünd, Pforzheim und

---

[1]) Die kaiserlichen Werften in Kiel, hierselbst auch die Kruppsche Germaniawerft und Howaldts Werke, in Stettin die Vulkanwerft, in Danzig, in Elbing die Schichauwerft, in Hamburg-Blohm & Voß und andere Werften in Hamburg, Bremen und Bremerhaven. — [2]) „Kruppsche Fabrik". — [3]) Fabrik von „Sack" in Leipzig-Plagwitz. — [4]) „Seidel & Naumann". — [5]) Über den Absatz deutscher Industriewaren im Auslande vgl. Tabelle § 64 und den Handel und Verkehr mit dem Auslande § 65.

Augsburg (in diesen Orten auch Bijouterieartikel). In die große Gruppe der Metallwarenindustrie gehören ferner die Zinkgießereien von Bochum, Gelsenkirchen, Witten, Oberhausen, Mülheim, die Schriftgießereien in Leipzig, die Fabrikation von Zinnwaren (Spielwaren) in Nürnberg, von Blechwaren in Berlin, Aue, Nürnberg, Coblenz.

Deutschland ist berühmt geworden durch die Herstellung elektrischer Apparate, deren größte Etablissements sich in Berlin („Siemens & Halske") und in Nürnberg („Schuchert") befinden, weiterhin durch seine physikalischen und optischen Instrumente in Hamburg, Berlin („Goerz" in Friedenau bei Berlin), Jena („Zeiß"), Göttingen, Leipzig, Hildburghausen, München, Kempten, Nürnberg, Rathenow und durch seine Uhrenindustrie in Glashütte.

In der Fabrikation von Steinen und Erden nimmt Deutschland auch einen hohen Rang ein. Zunächst seien hervorgehoben die Lithographieschiefer bei Solnhofen, die Schreibschiefer im Frankenwald (Sonneberg), die Serpentinarbeiten im Erzgebirge (Zöblitz), die Wetzsteine in Thüringen, die Mühl- und Schleifsteine in Zabern, in Johnsdorf in der Oberlausitz, die Achat- und Edelsteinschleiferei in Oberstein im Birkenfeldschen, die Diamantschleiferei in Hanau, die Bearbeitung von Meerschaum (Ruhla), die Zementherstellung in Stettin, Oppeln, Lüneburg, besonders die Portlandzementfabriken („Stern" in Finkenwalde bei Stettin, „Alsen" in Hamburg und das „Portland-Zementwerk Heidelberg"). Hervorragendes leistet Deutschland in der Keramik und Glasindustrie; in letzterem Fabrikationszweig wird es nur qualitativ von Böhmen und Belgien übertroffen. Steingutwaren liefern Charlottenburg, Saarbrücken, St. Johann, Saargemünd, Kaiserslautern, Meißen (Schamottewaren), Waldenburg i. Schl., Tonwaren Frankfurt a. O., Schweidnitz, Bunzlau, Marburg („Marburger Geschirr"), Eisenach, Kaiserslautern, Glaswaren Charlottenburg, Baruth in der Mark, Waldenburg, Bunzlau, Schreiberhau (Josephinenhütte), Radeberg, Saarbrücken, St. Johann, Saarburg und Bitsch. Ausgezeichnetes Spiegelglas bringt Fürth auf den Markt. Weltberühmt ist auch das deutsche Porzellan, besonders das aus Meißen; andere derartige Werke gibt es in Berlin, Waldenburg, Gotha, Gräfenthal in Thüringen, Gera, München (Nymphenburg), Saargemünd. Zur Gruppe der Herstellung von Schmucksteinen kann man noch die Bernsteinbearbeitung (Königsberg, Stolp) rechnen, obwohl Bernstein pflanzlichen Ursprungs ist.

§ 48. Industrien und Gewerbe auf tierischer Grundlage. Die verschiedensten Tiere mit ihrem Fleisch, ihren Knochen und Häuten, ihrem Haar- oder Federkleid geben die Grundlage zu mannigfachen Gewerben, deren wichtigste nur erwähnt werden können. Die Hochseefischerei hat verschiedene Gewerbe hervorgerufen, so die Räuchereien und Marinieranstalten an den deutschen Küsten, an der Ostküste Schleswig-Holsteins allein über 100 bedeutende Räuchereien (in Ellerbek bei Kiel 33). Minderwertige Fische werden zu Fischtran, Fischmehl und Dünger (Geestemünde) verarbeitet. Unter den Orten mit Fleischwarenfabrikation

stehen obenan Frankfurt a. M. (Wurst), Münster, Braunschweig, Gotha (Cervelatwurst), Waltershausen, Göttingen, Straßburg (Gänseleberpasteten).

In der Bearbeitung von Leder und Herstellung feiner Lederarbeiten hat Deutschland einen guten Ruf. In Sattler-, Riemen- und Galanteriewaren hat es geradezu eine führende Stellung. Lederverarbeitung findet sich in Berlin, Brandenburg, Posen, Lübeck, Hamburg, Altona, Cassel, Malmedy, Trier (Sohlenleder), Worms, Straßburg, Gera, Mühlhausen i. Th., Döbeln, Leipzig (hier neben der Lederbearbeitung besonders auch Kürschnerei), Freiberg, Schweidnitz (waschlederne Handschuhe). Ledergalanterien liefern Offenbach, Hanau, Frankfurt a. M., Berlin. Bedeutende Schuhwarenfabrikation ist einheimisch in Pirmasens, Mainz, Bruchsal, Erfurt, Weißenfels, Groitzsch und Pegau in Sachsen, Preetz im Holsteinschen u. a. O.

In der Seidenindustrie wird Deutschland nur von Frankreich übertroffen, das in feinen Seidenstoffen den Weltmarkt beherrscht. Der Hauptbrennpunkt der deutschen Seidenindustrie ist Crefeld, das sich in seiner Weltbedeutung gleich an Lyon und Mailand anreiht. Die Nachbarstädte München-Gladbach, Rheydt, Viersen, Mülheim a. Rh. haben ebenfalls Seidenindustrie. Halbseidene und Seidenwaren liefern ferner Berlin (Modestoffe), Potsdam, Brandenburg, Barmen (Seidenbänder) und Elberfeld (Kleider-, Westen-, Möbel-, Wagen- und Schuhstoffe, Tücher und Decken aus Seide). — Sammete und Plüsche liefern Crefeld, Mülheim a. Rh., Fulda.

Die Tuchindustrie gehört mit zu den ältesten deutschen Erwerbszweigen. Sie blüht in Aachen, Burtscheid, Düren, Eupen, Neumünster in Holstein, Berlin, Brandenburg, Neu-Ruppin, Luckenwalde, Guben, Cottbus, Forst, Spremberg, Sagan, Görlitz, Burg, Bautzen, Großenhain, Döbeln, Hainichen, Hildburghausen.

Die Wollspinnerei und -weberei erfreuen sich in Deutschland einer weiten Verbreitung. Wichtige Orte dieses Industriezweiges sind Mülhausen im Elsaß, Aachen, Barmen, Elberfeld, Mülheim a. R., Göttingen, Fulda, Bamberg, Augsburg, Coburg, Mühlhausen i. Th., Eisenach, Zeitz, Gera, Greiz, Hof, Plauen, Leipzig, Mittweida, Frankenberg i. S., Cottbus, Breslau (bedeutender Wollmarkt), Königsberg. Wollene und halbwollene Waren liefert das sächsische Industriesechseck: Meerane, Glauchau, Zwickau, Reichenbach, Werdau und Crimmitschau; zu ähnlichen Waren gesellen sich noch die Erzeugnisse der Strumpfwirkerei und Handschuhfabrikation in Chemnitz, Zschopau, Frankenberg, Limbach und Apolda. Hervorzuheben ist noch eine ansehnliche Teppichfabrikation in Ölsnitz, Frankenberg, Auerbach, Wurzen, Aue, Düren, Berlin, Neumünster, Hanau; eine besondere Art ist die Herstellung von Gobelins oder Wandteppichen (München, Berlin — in beiden Orten wird diese Kunstindustrie mit staatlicher Unterstützung aufrecht erhalten).

§ 49. Industrien und Gewerbe auf Grund von pflanzlichen Erzeugnissen. Die halbwollenen Waren haben schon auf die Gewerbe hingewiesen die

außer tierischen Erzeugnissen auch pflanzliche Erzeugnisse verarbeiten. Unter dieser Gewerbegruppe sei noch der Stickwaren und Gardinenweberei gedacht, wie in Plauen i. V., Reichenbach i. V., Leipzig, der Spitzenweberei und -klöppelei in Plauen i. V., Annaberg, Marienberg, Eibenstock, Schneeberg, sodann in Hirschberg i. Schl. und vor allem der großartigen deutschen Bekleidungsindustrie mit ihrem Hauptsitz in Berlin; dazu gehören Kleider, Leibwäsche und Putzwaren aus Baumwolle, Leinen, Wolle, aus Seide, Halbseide und Spitze. Andere Orte, die sich mit diesem Gewerbe befassen, sind Stettin, Plauen, Annaberg, Erfurt, Elberfeld, München-Gladbach, Hamburg, Chemnitz (mit Trikotagen), wie auch Neumünster u. a.

Das Baumwollengewerbe hat sich in den verschiedenen Teilen Deutschlands bedeutende Plätze zu erobern gewußt. Wir können verschiedene Hauptgebiete unterscheiden, das elsässische mit Mülhausen, Colmar und Markirch („Markirchner Artikel"), das rheinisch-westfälische mit Cöln, Duisburg, Barmen, Elberfeld, Münster, Osnabrück, das südbayerische mit Augsburg und Kempten, das nordbayrische mit Bamberg, Bayreuth und Hof, das sächsisch-thüringische mit Plauen, Chemnitz, Mittweida, Leipzig, Eilenburg, Zeitz, Mühlhausen, Apolda, Magdeburg und das lausitzisch-schlesische, zunächst in der sächsischen Oberlausitz Zittau, Ebersbach, Neugersdorf, Löbau i. S. und sodann in Schlesien Sagan, Lauban.

Die Leinenweberei bevorzugt auch bestimmte Gebiete, so Schlesien mit Neiße, Glatz, Langenbielau, Schweidnitz, Hirschberg, Sagan, Lauban, Neusalz a. O., Sorau, die Oberlausitz mit Großschönau (Damastleinweberei) und den Dörfern südlich von Bautzen und Löbau i. S. (Cunewalde, Eibau, Ebersbach, Walddorf), Westfalen mit Bielefeld und Minden, das Elsaß mit Mülhausen und den Kreisen von Zabern, Straßburg (Land) und Hagenau. Auch Gießen hat neben bedeutender Baumwollenmanufaktur Leinenproduktion.

Jutewebereien besitzen Bonn (Dorf Beuel), Braunschweig, Bremen, Hof, Meißen, Löbau i/S. u. a. Hanfindustrie findet sich in Neusalz a. O., besonders in den deutschen Seestädten, wo Seile (Taue) und Segeltuch hergestellt werden, wie in Bremen und Bremerhaven.

Die Holzindustrie hat in Deutschland einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen, besonders seitdem die Holzstoffpapierfabrikation ungeheure Mengen von Holzmaterial verschlingt[1]). Daneben blüht aber noch die Papierfabrikation aus Lumpen. Bedeutende Papierfabriken gibt es in Berlin, Eberswalde, Stendal, Elbing, Ratibor, Hirschberg, Düren, Dresden, Bautzen, Löbau i/S., Penig, Kriebstein südl. v. Waldheim, Hildburghausen (Papiermaché), Cassel, Aschaffenburg, Hanau, München, Bruchsal, Heilbronn, Mülhausen i. E. (Napoleonsinsel), Osnabrück. Mit der Holzbearbeitung hängen verschiedene Gewerbe zusammen, so die Möbelindustrie in Hannover, Berlin, Breslau, Dresden,

[1]) In Sachsen allein jährlich über 600000 Festmeter Nadelholz.

Meißen, München, Augsburg, Stuttgart, Darmstadt, die Holzspielwarenindustrie[1]) in Sonneberg, Waltershausen, Gotha, Seiffen, Olbernhau, Nürnberg, Holzschnitzereien auch in den ebengenannten Orten, sowie in Berchtesgaden, Oberammergau, Agnetendorf (im Riesengebirge). Damit hängt eng die Herstellung musikalischer Instrumente zusammen, wie Geigen und anderer Streichinstrumente in Markneukirchen, Klingenthal, Mittenwald in Oberbayern. Weltberühmte Klaviere kommen aus Leipzig, Berlin, Breslau, Stettin, Liegnitz, Dresden, Löbau i/S., Bayreuth, Stuttgart, Cassel und Hamburg, Harmoniums aus Leipzig, Dresden, Bayreuth, Gießen, Orgeln aus Schweidnitz, dem Schwarzwalde, hier auch die Fabrikation von Schwarzwälder Uhren, deren Werk aus Holz hergestellt ist (in Villingen, Triberg, Furtwangen).

Die tropischen Pflanzensäfte Gummi und Guttapercha werden in größeren Fabriken zu Harburg, Hannover, Leipzig, Cöln-Nippes u. a. O. verarbeitet.

Eine außerordentlich große Entwicklung hat die Tabakmanufaktur in Deutschland gefunden, zunächst in den Seestädten Bremen, Hamburg-Altona, Lübeck; andere Tabak- und Zigarrenorte sind im norddeutschen Tieflande Celle, Braunschweig, Magdeburg, Elbing, Frankfurt a. O., Posen, in Mitteldeutschland Coblenz, Hanau, Gießen, Halberstadt, Gera, Leipzig, Döbeln, Waldheim, Frankenberg, Großenhain, Dresden (Zigaretten), und in Süddeutschland Darmstadt, Mannheim, Kaiserslautern, Bruchsal, Straßburg.

Die Zuckerproduktion hat eine große Zucker- und Konditorwarenindustrie mit begründet, so in Nürnberg (Lebkuchen)[2]), in Pulsnitz (Pfefferkuchen), in Wurzen (Cakes oder „Knusperchen"), in Braunschweig (Honigkuchen), in Königsberg (Marzipan), in Lübeck (Marzipan), in Hamburg (Biskuit), in Göttingen (Makronen). Berühmt sind die Schokoladenfabriken in Cöln[3]), Dresden[4]), Berlin und Leipzig.

In den landwirtschaftlichen Gebieten und in solchen der leichten Getreidezufuhr sind große Müllereien entstanden, wie z. B. in Königsberg[5]), Danzig, Bromberg (Dauermehl), Schneidemühl, Kiel[6]), Altona[7]), Wilhelmsburg, Ludwigshafen, Mannheim, Hameln[8]).

Die durch den Weinbau erzeugte Industrie beschäftigt viele Leute in den Weinbaubezirken; außer Wein[9]) wird auch Schaumwein erzeugt, wie in Coblenz, Eltville, Freyburg a. d. Unstrut, Grünberg. Die Obstweinbereitung hat in den letzten Jahren immer größere Ausdehnung gewonnen; unter vielen Orten ist Frankfurt a. M. besonders hervorzuheben.

---

[1]) Deutschland führt jährlich für 50 bis 60 Mill. Mk. Spielwaren aus, besonders nach Großbritannien, der Union, Frankreich, Holland, Belgien, Österreich-Ungarn, der Schweiz. — [2]) Lebkuchenfabriken von „Metzger" und „Häberlein". — [3]) „Gebrüder Stollwerk." — [4]) „Jordan & Timäus", „Petzold & Aulhorn", „Hartwig & Vogel", „Rüger". — [5]) „Königsberger Walzmühlenwerk". — [6]) In Neumühlen bei Kiel das „Baltische Mühlenwerk". — [7]) „Langes" Mühlenwerk. — [8]) In Hameln werden in dem Mühlenwerke der „Wesermühlenaktiengesellschaft" täglich 3000 Sack Weizen und 2000 Sack Roggen gemahlen. — [9]) Die hervorragendsten Weinorte vgl. auf S. 19.

Deutschland ist als Bierproduktionsland auf dem ganzen Erdenrund berühmt und ist mit seiner Erzeugungsmenge an Bier allen Ländern der Erde über[1]. Die wichtigsten Bierbrauereien haben München, Nürnberg, Erlangen, Würzburg, Kulmbach, Hof, Weihenstephan, Pfungstadt, Dortmund, Kiel, Stettin, Berlin, Erfurt, Braunschweig, Leipzig, Dresden.

Im deutschen Zollgebiet (einschließlich Luxemburg) beträgt der jährliche Verbrauch auf 1 Kopf der Bevölkerung in den letzten Jahren (1899—1902) 125 l, in Bayern rund 250 l. Die gesamte Biergewinnung hat mit dem Jahre 1900 70 Mill. hl überschritten. Jährlich werden etwas über 110000 t Bier zum Werte von reichlich 22 Mill. Mk. aus dem deutschen Zollgebiet ausgeführt (vorwiegend nach Frankreich, Belgien, der Schweiz, Österreich-Ungarn, der Union usw.) und etwa 70000 t zum Werte von 9,5 Mill. Mk. eingeführt (besonders aus Böhmen [Pilsen]).

Mit der Kartoffelproduktion hängt eine bedeutende Spritfabrikation zusammen, die als wirtschaftlicher Nebenerwerb in allen größeren landwirtschaftlichen Gegenden betrieben wird, z. B. in Ostpreußen (Königsberg), Pommern (Stettin). Auch Kornbranntwein (Nordhausen in der Goldenen Aue über 50 Fabriken) und feine Liköre (in Gebirgsgegenden — Riesengebirge — und größeren Städten, Danziger Goldwasser, Berlin usw.) werden in großen Mengen erzeugt.

Branntweinbrennereien gab es in Deutschland im Jahre 1902 70000, darunter 6500, die Kartoffeln, und 7000, die Getreide verarbeiteten. Außerdem werden Rüben, Brauereiabfälle, Kernobst, Steinobst, Obst- und Traubenwein und Weintreber zu Branntwein verarbeitet. Die Gesamterzeugung hat mit dem Jahre 1900 gerade 4 Mill. hl überschritten. Der Branntweinverbrauch ist auf 1 Kopf der Bevölkerung während der letzten 10 Jahre nicht über 6 l hinausgegangen. Jährlich werden etwa 40000 t Branntwein für 8 Mill. Mk. ausgeführt (bes. nach Großbritannien und Britisch-Westafrika) und gegen 5000 t für 6 Mill. Mk. eingeführt (bes. aus Frankreich).

§ 50. Industrien auf Grund von Erzeugnissen aus verschiedenen Naturreichen. Wir haben sie teilweise schon kennen gelernt (halbwollene Waren, § 49). Die Herstellung von Konserven und Genußmitteln hat insbesondere durch die Steigerung der deutschen Schiffahrt mit gewonnen, die als Proviant vor allem haltbare Speisen verlangt. Einige bedeutendere Orte für Konserven seien namhaft gemacht: Hamburg, Altona-Ottensen, Berlin, Breslau, Magdeburg (Sauerkraut), Braunschweig, Wolfenbüttel, Hildesheim, Düsseldorf (Senf), Wesel, Ansbach, Stuttgart, Heilbronn („Knorr"), Metz.

In der chemischen Industrie ist gegenwärtig Deutschland das erste Land der Erde. Drogen, Arzneimittel und Parfümerien

[1]) Deutschland produzierte 1902 72 Mill. hl Bier, Großbritannien nicht ganz 70 Mill. hl. Im Jahre 1901 erzeugte Deutschland 71, die Union $67\frac{3}{4}$, Großbritannien und Irland 60, Österreich-Ungarn $21\frac{1}{2}$, Belgien 14, Frankreich $9\frac{1}{2}$, Rußland $5\frac{1}{4}$ Mill. hl Bier. In dem vorgenannten Jahre entfielen somit auf den Kopf der Bevölkerung in: Belgien 207, Großbritannien und Irland 182, Deutschland 125, Union 89, Österreich-Ungarn 47, Frankreich 29 und Rußland 5 l. Bayern steht mit seinen 250 l pro Kopf über allen andern Biererzeugungsländern.

liefern Cöln (Eau de Cologne-Fabriken über 30), Frankfurt a. M., Karlsruhe, Darmstadt, Cassel, Leipzig, Dresden, Berlin; Farbewaren liefern Eisenach, Hamburg, Gießen, Nürnberg, Schweinfurt, Heidelberg, Pfungstadt, die prächtigen Anilin- und Teerfarben[1]) Ludwigshafen, Höchst („Höchster Farbenwerke"). Paraffin liefert besonders Halle. In der Seifenfabrikation sind bedeutende Städte Cöln, Düsseldorf, Barmen, Berlin, Stettin und Leipzig. Verschiedene chemische Großbetriebe sind in Kaiserslautern, Mannheim, Stuttgart, Darmstadt, Frankfurt mit Sachsenhausen, Göttingen, Hannover mit Linden, Harburg, Hamburg-Altona, Charlottenburg, Berlin, Stettin, Breslau, Halle, Erfurt, Leipzig und Magdeburg mit weiter linkselbischer Umgebung[2]). In ätherischen Ölen sind Leipzig[3]) und Berlin berühmt, in Alkaloiden Darmstadt, in Zündwaren Schlesien, Sachsen, Pommern, Rheinland, Rheinpfalz und Württemberg, in Zelluloid Leipzig, Berlin, Crefeld. Die Staßfurter Salz- und Kalilager haben nicht bloß eine große chemische Industrie in Staßfurt, Leopoldshall, Schönebeck, Dessau, Aschersleben, Braunschweig hervorgerufen, sondern sind auf die gesamte deutsche chemische Industrie von großem Einfluß geworden. Das sei aber nicht vergessen, daß besonders das deutsche Gelehrten- und Universitätswesen die großartige Entwicklung der deutschen chemischen Industrie herbeigeführt haben.

Zuletzt sei noch auf das deutsche Buchdruckgewerbe hingewiesen, dessen Vielseitigkeit, Leistung und Bedeutung von keinem andern Land der Erde übertroffen wird. Die größten Buchdruckereien besitzt Leipzig, Berlin, Stuttgart, München. Zur Kunstdruckindustrie gehören die Landkartendruckereien und -institute in Berlin, Leipzig, Glogau, Gotha („Justus Perthes' Geographisches Institut"), sodann die Herstellung von Farbendruckbildern (auch Ansichtspostkarten), Kupferstichen und Photographien.

Von den Farbendruckbildern werden jährlich für reichlich 100 Mill. Mk. ausgeführt, insbesondere nach Großbritannien, der Union, Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien, Holland, der Schweiz und Rußland.

V. Handel und Verkehr Deutschlands.

§ 51. Allgemeines und Geschichtliches. In der Geschichte des deutschen Handels mit dem Auslande unterscheiden wir drei Perioden: die erste ist die Zeit des Mittelalters und fällt mit der Blüte der Hansa zusammen, die zweite bezeichnet den Niedergang des deutschen Handels im 16. und 17. Jahrhundert und das allmähliche Wiedererwachen und Erstarken desselben im 18. Jahrhundert, und die dritte Periode reicht vom Ende des 18. Jahrhunderts bis zur neuesten Zeit. Die letzte Periode wurde durch Loslösung der englischen Kolonien in Nordamerika vom

[1]) 1902 fuhr Deutschland davon für 104 Mill. Mk. aus, bes. nach Großbritannien, der Union, Österr.-Ungarn, China, Italien. — [2]) Über die Gesamtausfuhr vgl. § 64. — [3]) Fabrik von „Schimmel & Co.".

Mutterlande eingeleitet. Hamburg und Bremen knüpften sofort ihre Handelsbeziehungen mit den neu erstandenen Vereinigten Staaten an. Doch war der Aufschwung nur von kurzer Dauer; denn der deutsche Handel wurde durch die von Napoleon 1806 verhängte Kontinentalsperre auf längere Zeit lahmgelegt. Bei der so unterbundenen Konkurrenz Englands nahmen mit Ausnahme der Leinenindustrie die meisten deutschen Industriezweige zu. Zudem belebte auch die neu eingeführte Gewerbefreiheit (in Preußen) das Gewerbe. Der Überschwemmung durch englische Waren nach Aufhebung der Kontinentalsperre wurde durch Zollgesetze Einhalt getan; sie sollten die einheimischen Gewerbezweige schützen. Den weittragendsten Einfluß hatte die Gründung des „Deutschen Zollvereins" am 1. Januar 1834, dem Preußens erprobter Zolltarif zugrunde gelegt wurde[1]). Durch diesen Zollverein wurde die wirtschaftliche Einheit der deutschen Staaten hergestellt, und sie hat wiederum die politische von 1870/71 vorbereitet. Nur die beiden Freihandelsstädte Hamburg und Bremen sind erst 1888 dem Deutschen Zollverein beigetreten[2]).

Nach der politischen Einigung Deutschlands nahmen Industrie, Handel und Verkehr einen ungeahnten Aufschwung. Wohl hat es auch nicht an wirtschaftlichen Krisen gefehlt, so 1873, in den 80er und 90er Jahren und zuletzt 1900; aber trotzdem ist die gesamte Entwicklung des deutschen wirtschaftlichen Lebens eine aufsteigende und hat Deutschland mehr und mehr auf die Bahn der Macht- und Ausdehnungspolitik hingewiesen. Den deutschen Erzeugnissen, die in übergroßen Mengen produziert wurden, mußten Absatzgebiete gewonnen werden. Noch vor Torschluß, bevor die Welt aufgeteilt war, trat Deutschland in die Reihe der kolonialen Mächte ein und hat sich seinen Platz an der Sonne gesichert. Der Handel hat in den Kolonien die besten und sichersten Stützpunkte in fernen Weltteilen gefunden. Zu der hochentwickelten Landmacht war die Seemacht die notwendige Ergänzung, damit der deutsche Staatskörper für die Zukunft die gesunde Fortentwicklung nehme, die ihm Gewerbe, Handel, Verkehr und damit das Wohlbefinden des deutschen Volkes vorschreiben.

§ 52. Verkehrswege und Verkehrsmittel. Von dem gewaltigen Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens von Deutschland spricht neben den Industrien die riesenhafte Entwicklung der Verkehrswege und der Verkehrsmittel. Ihre Vervielfältigung und Vervollkommnung haben den Ausgleich der einst bestandenen wirtschaftlichen Gegensätze im Binnenlande vollzogen, so daß Teuerungen, Not und Elend der früheren Zeiten jetzt nicht mehr vorkommen können.

Der deutsche Boden wird von einer Anzahl natürlicher Straßenzüge durchfurcht, die schon von alters her Handel und Verkehr zu benutzen verstanden. Das Donautal nur hat aus leicht erklärbaren

[1]) Das meiste Verdienst bei dieser Gründung hatten sich die preußischen Finanzminister Motz und Maaßen erworben. — [2]) Der erste Freihafen in Europa war Livorno (1548), der einzige jetzt noch bestehende ist Gibraltar.

Gründen seine Bedeutung als Handels- und Völkerstraße eingebüßt. Um so wichtiger ist aber für heutige Verhältnisse noch das breite Rheintal, an dem auch die ältesten deutschen Handelsstädte (Worms, Coblenz, Cöln u. a.) erbaut worden sind. Eine zweite bedeutende südnördliche Handelsstraße ging über den Brenner nach Oberbayern (Partenkirchen, Augsburg), sodann nach Franken (Nürnberg) und weiter nach N. Beide Straßenzüge stehen durch den Mainstraßenzug in Verbindung, und an der wichtigsten Verbindung dieser Straßen ist Frankfurt als bedeutendste Handelsstadt entstanden. Von hier strahlt außer einer nördlichen Straßenrichtung (Frankfurt—Cassel—Hannover—Bremen oder Hamburg oder Lübeck) noch eine nordöstliche aus, die durch die Einsattelung zwischen Rhön und Vogelsberg die Thüringer und weiterhin die Sächsischen Lande (Leipzig) erreicht. Andere wichtige südnördliche Straßenzüge gehen vom Wiener Becken aus, einmal durch Böhmen, das Oberlausitzer Gebirge nach der Nordsee und sodann durch Mähren ins Odertal. Da, wo sich die deutschen Mittelgebirgslandschaften allmählich zum Tiefland verflacht haben, gehen die großen norddeutschen Handels- und Verkehrsstraßen von W nach O, teilweise die alten Urstromtäler benutzend (Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, von hier nach SO in der Richtung nach Frankfurt a. O., Breslau, nach O — Warschau — und nach NO — Danzig, Königsberg und weiterhin).

Die natürlichsten Verkehrsstraßen bleiben immer Ströme und Flüsse. Mit schiffbaren Gewässern ist Deutschland reich ausgestattet. Auch die Schiffahrts-(Navigations)-dauer ist eine genügend große; am günstigsten und längsten natürlich bei den westlichen Flüssen, wo die Schiffahrt auf dem Rhein [1]) nur mehr durch Eistreiben, weniger durch Eisstand auf kurze Zeit (1 bis 4 Wochen, zumeist auf der Strecke Mainz-Coblenz) unterbrochen wird. Die untere Weser bleibt im Winter fast völlig eisfrei, im Gegensatz zur unteren Elbe, die bei Hamburg eine mittlere Dauer der Eisbedeckung von 39 Tagen aufweist. Die Eisbildung unterbricht auf der obern und mittleren Elbe die Schiffahrt nicht ganz zwei Monate. Etwas länger ist diese Unterbrechung schon auf der Oder und zwei bis drei Monate währt sie auf der Weichsel [2]) und der Memel.

Die Gesamtlänge der schiffbaren Strecken beträgt nach den neuesten Angaben 14366 km, davon können 2438 km durch Schiffe mit einem Tiefgang von 1,75 m, 3082 km durch Schiffe mit 1,50 m Tiefgang, 7064 km durch Schiffe mit 1 m, 509 km durch Schiffe mit 0,75 m, 1183 km durch Schiffe mit unter 0,75 m Tiefgang befahren werden.

Die Tragfähigkeit der gesamten Fluß-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe kann man jetzt zu 4 Mill. t annehmen (1882 nur 1,7 Mill t).

[1]) Der Rhein besitzt auch dank seinem Ursprung in dem mächtigen Gletschergebiet der Zentralalpenzone die regelmäßigste Wasserführung unter den deutschen Strömen. — [2]) Bei Warschau beträgt die mittlere Dauer der Eisbedeckung 60 Tage. Vgl. auch Bd. I, § 40.

Die Zahl dieser Schiffe beträgt rund 22000, darunter etwa 3000 mit mehr als 300 t Tragfähigkeit; in den Ruhrkohlenhäfen verkehren sogar Schiffe mit reichlich 2200 t Ladefähigkeit, was der Tragkraft mittlerer Seeschiffe entspricht.

Wasserverkehrstraßen für Schiffe mit mehr als 1000 t Tragkraft sind der Rhein von Leopoldshafen (badischer Rheinhafen nördlich von Karlsruhe) an, die Unterweser von Bremen und Unterelbe von Harburg-Hamburg an, die untere Trave von Lübeck an und der Seekanal Königsberg-Pillau wie der Kaiser-Wilhelmkanal. Schiffahrtswege für Fahrzeuge von 400 bis 1000 t sind der Rhein von Straßburg an, der Dortmund-Emskanal, die Elbe, bez. Moldau von Prag, die Oder von der Einmündung des Klodnitzkanals (bei Kosel), die Warthe von der Einmündung der Netze und die Weichsel von der Einmündung des Bromberger Kanals an, sowie die Hauptverbindungsstrecken zwischen Oder und Elbe durch Havel und Spree nebst Kanälen und zuletzt der Elbe-Travekanal. Alle übrigen schiffbaren Flußstrecken und Flüsse dienen nur Fahrzeugen von unter 400 t. Den künftigen Mittellandkanal sollen Schiffe von 600 bis 700 t passieren können. Überhaupt strebt die deutsche Wasserbautechnik dahin, das Fluß- und Kanalnetz links der Elbe durchschnittlich für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit und das rechts der Elbe für solche von 400 t geeignet zu machen.

§ 58. Der Güterverkehr auf den deutschen Wasserstraßen. Wenn wir die Strecken der deutschen Flüsse ausscheiden, die dem Seeverkehr dienen, wie die Ems unterhalb Papenburgs, die Weser unterhalb Bremens, die Elbe unterhalb Hamburgs, die Oder unterhalb Stettins, so sind seit 1900 jährlich auf den deutschen Wasserstraßen über 40 Mill. t Güter angekommen und über 32 Mill. t Güter abgegangen. Von dem Gesamtverkehr entfallen fast $^1/_2$ auf den Rheinverkehr und $^3/_4$ auf Rhein- und Elbverkehr.

Die hauptsächlichsten Güter, die auf der Donau bei der Zollgrenze Passau *zu Berg* transportiert werden, sind: Getreide (58 % des gesamten Bergtransportes, vorzüglich Gerste und Weizen), Holz (26 %) und Hülsenfrüchte; *zu Tal*: verarbeitetes Eisen (18 %), Steine und Öle; auf dem Rhein bei der Zollgrenze Emmerich *zu Berg*: Erze (40 %), Weizen und anderes Getreide, Holz, Petroleum, Ölsaat, *zu Tal*: Steinkohlen und Koks (45 %), Steine, verarbeitetes Eisen, Zement und Kalk; auf der Ems bei Emserwachtschiff *zu Berg*: Holz (37 %), Getreide und Hülsenfrüchte, Weizen allein 12 %, Mauersteine; *zu Tal*: Steinkohle und Koks (42 %), verarbeitetes Eisen, Mauersteine, Torf; auf der Elbe, a) bei der Zollgrenze Schandau *zu Berg*: Düngemittel (16 %), Erze, Roheisen, Steinkohlen und Koks, Ölsaat; *zu Tal*: Braunkohlen (70 %), Holz (12 %), Zucker und Sirup, Obst; b) bei Hamburg-Entenwärder *zu Berg*: Weizen und anderes Getreide und Hülsenfrüchte (35 %), Düngemittel, Petroleum, Steinkohlen und Koks, Ölsaat, Roheisen, Rohbaumwolle, Flachs und Hanf, Mehl, Reis, Kaffee, Kakao, Öle; *zu Tal*: Zucker und Sirup (41 %), Düngemittel, Steinkohlen, Holz, Salz, Gerste, Glaswaren; c) auf der Havel bei der Rathenower Schleuse *zu Berg*: Getreide und Hülsenfrüchte (29 %), Steinkohlen (23 %), Petroleum, Öle, Mehl; *zu Tal*: Zucker (32 %), Holz (22 %), Mauersteine; auf der Oder bei Küstrin *zu Berg*: Roheisen (20 %), Erze (14 %), Petroleum, Düngemittel,

Holz und Getreide; *zu Tal*: Steinkohlen (45 %), Braunkohlen, Zucker und Sirup; auf der **Weichsel** bei der Zollgrenze Thorn *zu Berg*: Steinkohlen (17 %), Salz, Teer, Pech, Harz und Häute, Felle und Leder; *zu Tal*: Holz (93 %), Steine, Mehl; auf dem **Memel** bei Schmaleningken *zu Berg*: Steinkohlen und Koks (55 %), *zu Tal*: Holz (97 %), Getreide und Hülsenfrüchte und Steine.

§ 54. Die deutschen Binnenhäfen. Was für eine Bedeutung der Wassergütertransport für einzelne Gegenden und Orte besitzt, das mag der Gesamtverkehr (im Jahre 1900) einzelner wichtigster Binnenschiffahrtshäfen zeigen. Die **1.** Stelle im Gesamtverkehr nimmt das Rhein-Ruhr-Hafengebiet (Duisburg, Ruhrort[1]), Hochfeld) ein, das einen einzigen Hafen bildet, 14,4 (2,9) Mill. t[2]); **2.** Berlin mit Charlottenburg 6,6 (3,2) Mill. t; **3.** Hamburg (natürlich nur oberelbischer Verkehr) 5,7 (0,8) Mill. t; **4.** Mannheim 5,3 (0,7) Mill. t; **5.** Stettin 2,4 (0,5) Mill. t; **6.** Magdeburg 2,0 (0,7) Mill. t; **7.** Ludwigshafen 1,8 (0,1) Mill. t; **8.** Frankfurt a. M. 1,3 (0,2) Mill. t; **9.** Breslau 1,2 (0,1) Mill. t; **10.** Gustavsburg an der Mainmündung gegenüber Mainz 1,0 (0,1) Mill. t. Binnenhäfen mit 1/2 bis 1 Mill. t Güterumschlag sind: Kosel, Cöln, Dresden, Danzig, Rüdersdorf, Bremen, Düsseldorf, Königsberg und Memel.

Die **Wasserverkehrsstraßen** sind bei unserm sich fast stetig steigernden Verkehr eine außerordentliche **Entlastung der Eisenbahnen**; ihr Anteil am Güterverkehr Deutschlands beträgt jetzt rund 1/4 (ungefähr 120 Mill. t).

Anteil der deutschen Wasserstraßen am Güterverkehr Deutschlands:

1875:	10000 km Wasserstraßen,	21 %;	26500 km Eisenbahnen,	79 %
1895:	10000 „ „	24 %;	44800 „ „	76 %.

§ 55. Die Eisenbahnen Deutschlands. Das **wichtigste Beförderungsmittel** des modernen Binnenhandels ist die **Eisenbahn**. Die erste deutsche Eisenbahn verband Nürnberg mit Fürth (1835); ihr folgten Berlin—Potsdam (1837) und als erste größere Strecke Leipzig—Dresden (1839). Von der Mitte des vergangenen Jahrhunderts begann ein reger Eisenbahnbau, besonders nachdem man gelernt hatte, große Verkehrshindernisse mit weitspannenden Brücken oder durch Tunnel zu brechen.

Ende des Jahres 1901 betrug die **Gesamtlänge des deutschen Eisenbahnnetzes** 52710 km (1903 53991 km, Ende 1890 42870 km); es kommen also 9,7 km auf 100 qkm oder 9,4 km auf je 10000 Bewohner. Deutschland besitzt das **drittdichteste** Eisenbahnnetz in Europa; ihm gehen darin Belgien und Großbritannien mit Irland voran[3]). Würde man indessen ein Stück von der Größe Belgiens aus dem Rhein-Ruhrgebiet herausschneiden, so würde dieses Stück das belgische Eisenbahnnetz bei weitem übertreffen, hat ja doch auch Sachsen nahezu eine Dichte von 20 km auf 100 qkm. Bezieht man die Eisenbahnlänge auf je 10000 Einwohner, so kommt **Deutschland** erst an **sechster Stelle**,

---

[1]) Der Ruhrorter Hafen verfügt über eine Kaienlänge von 15 km und wird darin nur von Hamburg übertroffen. — [2]) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten den Gesamtverkehr des Jahres 1875. — [3]) Vgl. Bd. I, § 101.

und Schweden, Dänemark, Schweiz, Frankreich und Belgien stehen über ihm. Belgien allerdings und Deutschland sind sich in dieser Beziehung nahezu gleich.

In den deutschen Eisenbahnen steckt ein Anlagekapital von 12750 Mill. Mk., d. h. 1 km kostet rund 250000 Mk. Die Gesamteinnahme betrug auf 1 km 41000 Mk. (28 % Personen- und Gepäckverkehr, 65 % Güterverkehr); der Überschuß betrug auf 1 km 15000 Mk., im Verhältnis zum Anlagekapital 5,9 %, d. h. ein Prozentsatz, wie er bis jetzt von keinem Staat der Erde erreicht ist.

Das deutsche Eisenbahnnetz entbehrt infolge seiner Bodengestaltung, aber vielmehr noch infolge der in den deutschen Kleinstaaten oft beim Beginn des Eisenbahnbaus selbstsüchtig hervorgetretenen Sonderbestrebungen eines einheitlichen Planes. Es entstanden viele Verknüpfungspunkte nach Art eines Fischernetzes. Das norddeutsche Eisenbahnnetz mit seinem Hauptbrennpunkt Berlin ist am einheitlichsten gestaltet. Von hier aus strahlen 15 Eisenbahnlinien (darunter 11 Hauptlinien) nach allen Richtungen der Windrose aus. Berlin hat auch innerhalb des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes eine gewisse zentrale Lage; denn die Entfernungen ähneln sich nach N und S (über 200 km), nach O und W (400 km), nach NW und SO (etwa 500 km) und nach NO und und SW (über 800 km)[1].

Wenn wir als Hauptknotenpunkte für Eisenbahnen solche Orte bezeichnen, in denen mindestens fünf Haupt-(Schnellzugs-) Linien zusammentreffen, so sind derartige Verkehrszentren in Norddeutschland: Bremen, Hamburg, Thorn, Posen, Cottbus, Falkenberg[2], Magdeburg, Stendal, Braunschweig, Hannover, Essen, Oberhausen, Düsseldorf, Cöln, Aachen; in Mitteldeutschland: Coblenz, Cassel, Erfurt, Halle, Leipzig (8 Hauptlinien), Dresden, Breslau; in Süddeutschland: Frankfurt a. M., Hanau, Straßburg, Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Augsburg und München.

Alle größeren und wichtigeren Städte Deutschlands sind durch Schnellzugslinien verbunden. Infolge der zentralen Lage Deutschlands kann es nicht wundernehmen, wenn die meisten der großen transkontinentalen Schnellzüge (Luxus- oder Expreßzüge) ihren Weg durch Deutschland nehmen.

Von den 12 europäischen Expreßzügen[3] gehen 8 durch Deutschland: 1. Nordexpreß Petersburg-Berlin-Cöln-Paris oder Ostende 2575 km, bis London 2811 km (Fahrz.[4] bis Berlin 29, bis Ostende 48½, bis London 52 Stdn.); 2. Ostende-Wien-Budapest-(Orient-)Expreß Ostende-Cöln-Frankfurt-Nürnberg-Wien-Budapest, 1618 km (Fahrz. 30¼ Stdn.); 3. Ostende-Nürnberg-Karlsbad-Expreß 1018 km (Fahrz. 19¾ Stdn.); 4. Orient-Expreß Paris-Straßburg-München-Budapest-Konstantinopel 3137 km (Fahrz. 63½ Stdn.), oder Konstantza 2789 km (Fahrz. 52 Stdn.); 5. Nord-Süd-(Brenner-) Expreß Berlin-Leipzig-München-

[1]) Berlin-Rostock 218 km, B.-Schandau 220 km, B.-Thorn 383 km, B.-Rheine 436 km, B.-Norddeich (nördlich von Emden) 472 km, oder B.-Vamdrup im Dänischen 539 km, B.-Myslowitz 514 km, B.-Memel 890 km, B.-Mülhausen im Elsaß 860 km. — [2]) Eigentlich nur drei Durchgangsrichtungen. — [3]) Nach den Fahrplänen im Sommer 1904. — [4]) Einschließlich aller Aufenthalte.

Bozen-Verona 1108 km (Fahrz. 19¾ Stdn.); 6. Schweizer-Expreß Amsterdam-Rotterdam-Metz-Straßburg-Basel-Luzern 918 km (Fahrz. 18¾ Stdn.); 7. Paris-Karlsbad-Expreß Paris-Straßburg-Stuttgart-München-Karlsbad 1019 km (Fahrz. 19 Stdn.); 8. Berlin-Marienbad-Wien(-Karlsbad)-Expreß Berlin-Leipzig-Bad Elster-Franzensbad-Eger(-Karlsbad)-Marienbad-Wien 819 km (Fahrz. 24½ Stdn.). Nur der Peninsular-(Calais-Brindisi 2351 km in 44¼ Stdn.), Süd-(Paris-Madrid und Lissabon 1897 km in 36 Stdn.), Engadin-(Calais-Basel-Chur-Thusis[St. Moritz] 1033 km in 19½ Stdn.) und der Lappland-Expreß (Stockholm-Gellivara-Narvik 1581 km in 45¼ Stdn.) berühren nicht deutschen Boden, und der neue Luxuszug Paris-Barcelona hat unmittelbar Anschluß an den Nordexpreß, so daß eigentlich auch diese neue Linie auf deutschem Boden wurzelt.

Die Eisenbahnfahrgeschwindigkeit beträgt in Deutschland für Personenzüge ohne durchgehende Bremse 60 km, mit durchgehender Bremse 80 km, für Güterzüge 25 bis 45 km[1]). Die Höchstfahrgeschwindigkeit ohne Aufenthalt wird auf der Strecke Wittenberge—Hamburg mit 85 km erreicht.

Die längsten, aufenthaltlos durchfahrenen Strecken sind München-Nürnberg (199 km), München-Ansbach (188 km), Hof-Regensburg (179 km), Berlin-Leipzig (173 km). Im Hinblick auf den Oberbau und die Betriebsmittel könnte Deutschland dasselbe wie England und Frankreich bieten, d. h. 120 km in der Stunde. Auf der Militärbahn Berlin-Zossen haben die neuesten Versuche (Okt. 1903) mit elektrischer Eisenbahn die Schnelligkeit von 210 km in der Stunde erzielt.

In Deutschland bestehen für den Personenverkehr eine Anzahl Personengeldtarife, unter denen der preußische staatliche der wichtigste ist. Nach diesem kostet die einfache Fahrt im Personenzug I. Kl. 8, II. 6, III. 4 und IV. 2 Pf., im Schnellzug I. Kl. 10, II. Kl. 6,7 und III. Kl. 5. Eine Rückfahrtkarte kostet das 1½fache der einfachen Personenzugkarte. Bei den D-Zügen erfolgt ein Zuschlag bis auf 150 km von 1 Mk. für I. und II. Kl., über 150 km 2 Mk., für III. Kl. 0,50 Mk. bzw. 1 Mk.

Die Güterfrachtberechnung erfolgt nach einer größeren Anzahl von Grundsätzen, bei denen es sich neben dem Gewicht und der Entfernung auch um die Art des Gutes handelt.

Die deutschen Eisenbahnen verfügen gegenwärtig über 20000 Lokomotiven, 40000 Personenwagen und über 420000 Gepäck- und Güterwagen. Mit dem Jahre 1899 hat die Anzahl der beförderten Personen 800 Mill. überschritten und die beförderten Güter (einschl. der frachtfreien) 340 Mill. t. Die zurückgelegten Personenkilometer[2]) betragen im Durchschnitt der letzten Jahre 20000 Mill. und die Tonnenkilometer[3]) 36000 Mill.

Unter den beförderten Gütern nahmen die größte Tonnenmenge die Steinkohlen ein (80 Mill. t), sodann die Bruch- und Bausteine (28 Mill. t), Braunkohlen (15 Mill. t), Kies, Lehm und Ton (11 Mill. t) und weiterhin Stein- und Braunkohlenkoks, Zuckerrüben, Eisenerze, Eisen und Stahl, Nutz- und Brennhölzer, Dünge-

[1]) Vgl. auch Bd. I, § 100. — [2]) Unter Personenkilometer versteht man die Beförderung einer Person 1 km weit. — [3]) Unter Tonnenkilometer (tkm) versteht man die Beförderung einer Tonne (= 1000 kg) 1 km weit.

mittel, Getreide und Kalk. 4 Mill. t beträgt das Gewicht des beförderten Viehs als Pferde, Rinder, Schweine, Geflügel und sonstiges Vieh [1]).

§ 56. Das deutsche Post-, Telegraphie- und Telephonwesen. Die erste Post richtete 1516 Franz von Taxis zwischen Brüssel und Wien ein. Seit jener Zeit haben sich im Deutschen Reiche verschiedene Postbezirke ausgebildet, als deren letzte Überbleibsel noch die bayrische und württembergische Postverwaltung [2]) bestehen. Das deutsche Postwesen ist besonders durch den Generalpostmeister Stephan gefördert worden, der auch 1874 den Weltpostverein gründete.

Die gesamten Briefsendungen sind innerhalb 10 Jahre (1892/1901) von 1828 Mill. auf 3557 Mill. Stück gestiegen, die eingegangenen Pakete ohne Wertangabe von 120 Mill. auf 182 Mill. Stück, der Betrag der eingegangenen Briefe, Kästchen und Pakete mit Wertangabe von 14500 Mill. auf 18000 Mill. Mk., der Betrag der eingegangenen Postanweisungen von 5300 Mill. auf 9400 Mill. Mk. und der der aufgegebenen Postanweisungen von 5300 Mill. auf 9300 Mill. Mk.

Die ersten Telegraphen wurden in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts eingerichtet; seit 1848 wurde der elektromagnetische Telegraph in Anwendung gebracht.

Die Länge der Drähte beträgt jetzt rund 500000 km, 1892 nur 418000 km. Während der 10 Jahre von 1892 an sind die eingegangenen Telegramme von 26 Mill. auf 39 Mill. und die aufgegebenen Telegramme von 26 Mill. auf 38 Mill. gestiegen.

Das Telephonwesen ist in Deutschland außerordentlich hoch ausgebildet; es marschiert hierin an der Spitze aller europäischen Staaten und Berlin mit seiner Telephonanlage an der Spitze aller Städte der Erde.

Die Zahl der Orte mit Fernsprecheinrichtungen stieg innerhalb der fünf Jahre 1897/1901 von 681 auf 17049 (außerdem 21 Fernsprechanstalten in den Schutzgebieten und im Ausland), die Länge der Fernsprechleitungen von 286000 auf 1180000 km, die Zahl der Sprechstellen mit Einschluß der öffentlichen von 174000 auf 340000 und die Gesamtzahl der von den Fernsprechstellen vermittelten Gespräche von 600 auf 770 Mill.

Die deutschen Kabellinien. Die wirkliche Länge der Deutschland allein gehörigen Kabel beträgt 5131 km, wozu noch 11221 km kommen, die mit Schweden, Dänemark, Großbritannien und der Schweiz gemeinsam unterhalten werden.

Die längsten deutschen Kabellinien sind die von Greetsiel (bei Emden) über Borkum nach Vigo und von Greetsiel über Borkum und die Azoreninsel Fayal nach Newyork. Ein zweites deutsches transatlantisches Kabel nimmt den gleichen Weg [3]).

Die drahtlose Telegraphie (Funkentelegraphie) ist das jüngste Mittel des modernen Verkehrs. Sie ist neben Heer und Marine bereits von den großen Schiffsgesellschaften in Gebrauch genommen worden; auch in Deutsch-Südwestafrika wird sie verwendet.

---

[1]) Siehe Bd. I, § 75. — [2]) Württemberg hat wohl die deutschen Reichsbriefmarken, aber sonst selbständige innere Postverwaltung. — [3]) Siehe Bd. I, § 122.

§ 57. Handels- und Verkehrsplätze Deutschlands. Sie kann man nach ihrer Lage in Seehandelsplätze (Hamburg, Bremen, Stettin, Königsberg usw.) und in Binnenhandelsplätze (Leipzig, Breslau, Berlin, München usw.) teilen. Zwischen beiden stehen die Binnenschiffahrtsplätze, die ihrer Lage nach wohl zum Binnenlande gehören, durch die Flüsse aber mit dem Meere eng verknüpft sind. Nach der allgemeinen Art der Güter und nach der Art der Erzeugung kann man zwischen Landesproduktenmärkten (Cöln, München, Osnabrück, Braunschweig, Magdeburg, Danzig, Breslau, Staßfurt, Dresden, Leipzig, Weimar, Nürnberg, Immenstadt [Schweizer Käse], Worms usw.) und Versandplätzen für Fabrikate (Berlin, Hamburg, Leipzig, Sonneberg, Nürnberg, Geißlingen, Hanau, Pforzheim, Pirmasens, Düsseldorf, Essen, Bochum, Dortmund usw.) unterscheiden. Nach der besonderen Art der Waren kann man unterscheiden Wollmärkte (Berlin, bedeutendster Wollmarkt, sodann Breslau, Dresden, Leipzig, München), Getreidemärkte (Danzig, Hamburg, Berlin, Breslau, Regensburg, München u. a.), Hopfenmärkte (Nürnberg, München), Tabak-, Baumwollen- und Petroleummärkte (Bremen, die Baumwollenbörse ist die größte des europäischen Festlandes), Salpetermärkte (Hamburg), Eisenmärkte (Städte des Rhein-Ruhrgebietes), Weinmärkte (Colmar), Spiritusmärkte (Berlin, Hamburg, Stettin, Danzig), Rauchwarenmärkte (Leipzig), Öl- und Ölsaatmärkte (Leipzig, Berlin, Hamburg), Fischmärkte (Hamburg, Glückstadt, Geestemünde, Nordenham, Kiel), Buchhandelsplätze (Leipzig, Berlin, Stuttgart, Jena, Breslau) u. a. m. Nach der Bedeutung für den Handel bilden die Meßplätze eine besondere Gruppe: Leipzig mit seiner Ostermesse als Hauptmesse und der Michaelis- und Neujahrsmesse, Berlin, Frankfurt a. O., Frankfurt a. M., München, Nürnberg, Ulm, Cassel u. a.

Eine besondere Art von Marktplätzen sind die Börsenplätze; das sind solche Plätze, wo die Waren nur vertretbar (fungibel), selbst aber nicht in den Mengen vorhanden sind, über die durch Handel abgeschlossen wird; auch werden die Waren weder sofort übergeben, noch bezahlt.

Als am 22. Juni 1896 das Börsengesetz zur Durchführung kam, gab es in Deutschland 29 Börsenplätze; davon besaß Preußen 16 (Berlin, Breslau, Cöln, Danzig, Düsseldorf, Elbing, Essen, Frankfurt a. M., Gleiwitz, Grimmen [im S von Stralsund], Halle a. S., Königsberg, Magdeburg, Memel, Posen, Stettin), Sachsen 4 (Chemnitz, Dresden, Leipzig, Zwickau), Bayern 2 (Augsburg, München), Elsaß-Lothringen 2 (Mülhausen, Straßburg), Württemberg 1 (Stuttgart), Baden 1 (Mannheim), je 1 auf Hamburg, Bremen und Lübeck. Von diesen Börsenplätzen sind aber nur Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. über die engeren Grenzen ihrer Umgebung an Bedeutung herausgewachsen. Berlin ist der deutsche Hauptbörsenplatz, überhaupt einer der bedeutendsten der Welt. Hier ist auch der Hauptsitz der Reichsbank, die im Durchschnitt der Jahre 1900—1902 einen jährlichen Gesamtumsatz von 191,4 Milliarden Mk. hatte (1893 einen Gesamtumsatz von 110,9 Milliarden Mk.). Andere Banken sind die Deutsche Bank, die Bank für Handel und Industrie, die Deutsch-Asiatische Bank u. v. a., zu denen sich eine große Schar von Bank- und Wechselgeschäften gesellt. Hamburg, die große

Vermittlerin Deutschlands mit dem Ausland, hat neben verschiedenen Banken (Reichsbankhauptstelle) besonders noch Seeversicherungsgesellschaften, Feuerversicherungsgesellschaften, Lebens- und Unfallversicherungen, die Maklerbank u. v. a. m. Der „Verein Hamburger Assekuradeure" wurde mit am Ende des 18. Jahrhunderts gegründet und besteht aus 10 Hamburger Gesellschaften. Frankfurt a. M. beherrscht ganz Süddeutschland. Es besitzt außer einer Reichsbankhauptstelle eine größere Anzahl wichtiger Banken und Versicherungsanstalten[1]).

§ 58. Die Häfen an der Nordseeküste. Infolge der eigentümlichen Küstenbeschaffenheit gibt es an der Nordseeküste nur wenige gute Häfen. Emden hat durch die Eröffnung des Dortmund-Emskanals außerordentlich gewonnen, wie auch durch den neuen Seehafen (1901). Südlich von Emden liegen Leer und Papenburg als Emshäfen und nördlich davon Am Norddeich und Norderney. — Die Weserhäfen sind links Elsfleth, Brake, Nordenham, rechts Bremen, Vegesack, Blumenthal, Geestemünde und Bremerhaven. Brake hat seit der Verbesserung des Weserfahrwassers einen Teil des Verkehrs der Häfen Geestemünde, Nordenham und Elsfleth an sich gezogen. Die Schiffsanzahl hat wohl in Nordenham infolge der großen Seefischerei, die von hier aus namentlich durch die Dampfschiffereigesellschaft „Nordsee" betrieben wird, zugenommen, doch ist der Verkehr in bezug auf den Raumgehalt sehr zurückgegangen. Besonders der Verkehr mit Nordamerika ist zurückgegangen, seitdem die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd wieder in Bremerhaven abgefertigt werden. Bremen haben wir bereits als deutschen Hauptstapelplatz für viele wichtigste Produkte des Welthandels kennen gelernt (S. 70). Zugleich ist es der erste deutsche Auswanderungshafen. Seit der Vertiefung der Unterweser können Schiffe mit einem Tiefgange bis zu 5,5 m bei gewöhnlichen Hochwasserverhältnissen bis Bremen (Stadt) gelangen. Infolgedessen hat Bremen wieder einen großen Teil des Auslandsverkehrs von den Häfen der Unterweser an sich gebracht.

Die Bremer Handelsflotte verfügte 1902 über 595 Seeschiffe (darunter 329 Dampfer) mit einem Raumgehalt von 918605 Reg.t brutto (681365 netto); fünf Jahre früher (1897) über 489 Seeschiffe (darunter 218 Dampfer) mit einem Raumgehalt von 569054 Reg.t brutto (416475 netto).

Hamburg ist nicht bloß Deutschlands erster Seehafen, sondern überhaupt der größte Seehafen des europäischen Festlandes und einer der ersten Welthandelshäfen. Es liegt da, wo die Nordsee am tiefsten (90 km) in den europäischen Rumpf hineingreift.

Die Hafenanlagen sind in der Hauptsache erst in den letzten zwanzig Jahren entstanden. Durch die neuesten Erweiterungsbauten beträgt die nutzbare Wasserfläche rund 250 ha mit reichlich 20 km Kailänge. Für den gegenwärtigen Verkehr ist der Hafen so gerade groß genug. Die Hamburger Handelsflotte bestand 1902 aus 979 Schiffen (darunter 529 Dampfer) mit 1607059 Reg.t brutto

[1]) Z. B. die Frankfurter Bank, Allgemeine Elsässische Bankgesellschaft Fil., Frankfurter Filiale der Deutschen Bank, Deutsche Effekten- und Wechselbank, Mitteldeutsche Kreditbank Pfälzische Bank u. a. m.

(1083340 Reg.t netto); fünf Jahre früher (1897) aus 818 Seeschiffen (darunter 388 Dampfer) mit 969988 Reg.t br. (677619 Reg.t netto).

Altona und Harburg sind auch ansehnliche Elbhäfen; sie bilden eigentlich mit Hamburg einen einzigen Welthafen.

Kleine Nordseehäfen sind Tönning und Husum.

§ 59. Die Häfen an der Ostseeküste. Flensburg steht im regen Verkehr mit der deutschen Fördenküste und Dänemark. Kiel hat als Kriegs- und Handelshafen immer größere Bedeutung gewonnen, besonders auch durch den Kaiser-Wilhelmkanal. Es wird von annähernd so viel Schiffen wie Stettin besucht (rund 4500). Lübeck hat eine unbequeme Lage im äußersten SW-Winkel der Ostsee. Doch durch den Nord-Ostseekanal und neuerdings durch den Elbe-Travekanal hat sich der Handel wieder gehoben. Im Verkehr steht es hinter Stettin und Kiel zurück. Warnemünde hat eine große Bedeutung durch die Verbindung mit Gjedser auf Falster (Entfernung Warnemünde—Gjedser 27 Seem.), die seit dem Herbst 1903 durch Fähren hergestellt wird, so daß man von Berlin ohne Wagenwechsel bis nach Kopenhagen fahren kann. Nach Warnemünde folgt Saßnitz als ansehnlicher Ostseehafen. Stettin ist der deutsche Welthandelsplatz an der Ostsee, und in der Anzahl der ein- und ausfahrenden Schiffe ist es der erste Hafen der Ostsee und der zweite im Reiche. Ein industriereiches und wohlhabendes Hinterland ist der Grund dieses bedeutenden Handels, nicht zum allerwenigsten die Nähe Berlins (135 km), als dessen Seehafen es geradezu bezeichnet wird. Danzig-Neufahrwasser ist der Hafen eines hauptsächlich ackerbautreibenden Hinterlandes. Der Königsberger Hafen hat durch den Seekanal nach Pillau (seit Ende des Jahres 1901) sehr gewonnen; er ist $6\frac{1}{2}$ m tief. Das Königsberger Handelsgebiet liegt zu $\frac{9}{10}$ auf russischem Gebiet. Die Ein- und Ausfuhr sind infolge der willkürlichen russischen Grenzpolitik sehr schwankend. Memel hat unter diesen Verhältnissen noch mehr zu leiden.

§ 60. Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen. Im Jahre 1901 waren in deutschen Seehäfen 78603 beladene Schiffe mit 17,7 Mill. Reg.t und 10809 leere Schiffe mit 1,5 Mill. Reg.t angekommen, dagegen 64535 beladene Schiffe mit 13,0 Mill. Reg.t und 25182 leere Schiffe mit 6,1 Mill. Reg.t abgegangen[1]). Darunter waren aus deutschen Häfen 45637 beladene Schiffe mit 15,4 Mill. Reg.t, 8639 leere Schiffe mit 0,9 Mill. Reg.t angekommen und nach deutschen Häfen 45119 beladene Schiffe mit 3,5 Mill. Reg.t und 9496 leere Schiffe mit 0,9 Mill. Reg.t abgegangen. Die reichsten Handelsbeziehungen zur See verknüpfen Deutschland mit Großbritannien und Irland, der Union, Dänemark, Schweden, Rußland und den Niederlanden. Von diesen Ländern kommen jährlich die meisten Schiffe in deutsche Häfen und nach diesen Ländern gehen die meisten deutschen Schiffe ab. Über den Seeverkehr der bedeutenderen deutschen Häfen vgl. folgende Tabelle.

[1]) 1897 angekommen 66383 beladene Schiffe mit 15,3 Mill. Reg.t, 10734 leere Schiffe mit 1,2 Mill. Reg.t, abgefahren 56580 beladene Schiffe mit 11,0 Mill. Reg.t und 21154 leere Schiffe mit 5 6 Mill. Reg.t.

Der Seeverkehr in den Jahren 1901 und 1896 in den bedeutenderen deutschen Häfen.

Häfen	Angekommene Schiffe				Abgegangene Schiffe			
	Mit Ladung		In Ballast oder leer		Mit Ladung		In Ballast oder leer	
	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons
1. Emden . 1901	1293	210,2	141	16,7	1274	112,7	124	111,4
1896	*949*	*78,2*	*92*	*4,8*	*1012*	*86,1*	*74*	*9,4*
2. Am Norddeich .	2173	112,8	171	2,6	2254	112,5	97	3,0
	1850	*122,8*	*102*	*1,7*	*1889*	*123,1*	*67*	*1,5*
3. Norderney . .	2434	155,2	36	1,3	2190	150,5	277	6,0
	2172	*180,8*	*21*	*0,3*	*1735*	*170,9*	*456*	*10,1*
4. Nordenham . .	683	77,3	17	1,3	47	10,8	636	57,8
	208	*314,8*	*47*	*16,4*	*267*	*258,6*	*85*	*95,7*
5. Brake	251	189,0	50	4,8	174	14,2	138	119,9
	321	*146,7*	*56*	*3,3*	*280*	*30,4*	*174*	*94,5*
6. Bremen . . .	2013	898,8	127	34,5	1802	668,5	366	236,4
	1658	*626,0*	*71*	*22,4*	*1458*	*482,0*	*307*	*135,8*
7. Geestemünde .	2166	286,3	155	9,5	403	89,4	1976	215,1
	351	*170,5*	*211*	*16,0*	*408*	*56,8*	*204*	*123,4*
8. Bremerhaven .	1470	1385,2	64	65,6	953	1254,8	661	256,5
	2106	*844,6*	*102*	*26,8*	*801*	*597,6*	*1442*	*282,1*
9. Harburg . . .	356	75,3	36	2,8	472	42,5	32	22,0
	367	*74,5*	*21*	*1,1*	*473*	*64,0*	*11*	*3,6*
10. Hamburg . . .	9369	7609,5	1316	613,0	9569	5904,7	2330	2378,9
	8398	*5938,3*	*720*	*368,0*	*7374*	*4310,9*	*2163*	*1924,8*
11. Altona	3302	263,0	134	5,9	509	49,8	2620	145,2
	933	*273,1*	*99*	*6,7*	*554*	*38,2*	*201*	*110,4*
12. Flensburg . .	1901	192,6	57	1,9	758	50,8	775	127,1
	1726	*178,4*	*122*	*5,5*	*525*	*34,5*	*857*	*124,4*
13. Kiel	4521	639,3	29	3,3	1904	302,6	2333	315,5
	3077	*510,9*	*121*	*15,6*	*2247*	*390,2*	*886*	*135,4*
14. Lübeck . . .	2408	515,5	135	12,1	2060	382,6	521	157,2
	2416	*469,2*	*129*	*13,0*	*1821*	*323,7*	*737*	*159,8*
15. Rostock-Warnem.	2321	298,9	170	24,8	1605	223,5	888	110,9
	1689	*330,6*	*32*	*8,1*	*1200*	*237,9*	*534*	*104,4*
16. Saßnitz	2077	451,9	196	21,4	2105	463,3	138	10,8
	409	*45,8*	*60*	*3,3*	*384*	*46,5*	*80*	*2,4*
17. Stettin	4550	1479,9	97	40,9	3370	838,0	1200	686,9
	4448	*1382,1*	*81*	*34,0*	*3095*	*804,3*	*1197*	*580,7*
18. Neufahrwasser . (Danzig.)	1462	541,1	204	106,3	1277	432,6	380	202,4
	1598	*514,0*	*264*	*114,1*	*1621*	*496,4*	*255*	*132,9*

Häfen	Angekommene Schiffe				Abgegangene Schiffe			
	Mit Ladung		In Ballast oder leer		Mit Ladung		In Ballast oder leer	
	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons	Schiffe	1000 R.-Tons
19. Königsberg . .	1390	339,0	42	9,9	1596	378,7	167	35,9
	1629	*323,9*	*26*	*6,9*	*1677*	*343,1*	*142*	*34,8*
20. Memel	425	110,7	327	159,6	701	253,1	79	20,2
	403	*100,3*	*380*	*170,1*	*765*	*238,9*	*43*	*18,4*
21. Cöln	341	105,1	2	0,6	339	103,5	1	0,3
	248	*76,1*	—	—	*228*	*72,2*	*8*	*2,1*

Ein gewaltiger Durchgangshafen und Durchgangsweg ist der Kaiser Wilhelmkanal, 1887 bis 1895 gebaut. Er verbindet auf einer 99 km (98,65) langen Strecke die Elbmündung (Brunsbüttel) über Rendsburg mit der Kieler Förde (Holtenau). Die Breite im Wasserspiegel beträgt 60 m, in der Sohle 22 m und die durchschnittliche Tiefe 9 m. Er wird in 8 bis 12 Stunden durchfahren und bietet der Kriegs- und Handelsflotte nicht bloß eine sichere Fahrt, sondern auch eine zwischen Nord- und Ostsee um rund 400 Seemeilen = 750 km kürzere Fahrt.

Schiffsverkehr durch den Kaiser Wilhelmkanal.

Jahre	Es verkehrten durch den Kaiser Wilhelmkanal								Kanalabgaben, Schlepp- und andere Gebühren
	Überhaupt		Deutsche Schiffe		Dampfschiffe		Beladene Schiffe		
	Zahl	Reg.-Tons netto in Taus.	Zahl	Reg.-Tons netto in Taus.	Zahl	Reg.-Tons netto in Taus.	Zahl	Reg.-Tons netto in Taus.	
1898	25224	3009,0	22010	2061,1	10680	2381,8	17444	2499,8	1534970
1899	26524	3451,3	22575	2242,2	11250	2715,3	19072	2901,7	1787372
1900	29571	4282,3	25432	2667,4	12357	3479,1	20989	3593,5	2133158
1901	29470	4198,8	25150	2593,5	12117	3352,3	20007	3544,5	2078615
1902	30232	4431,0	25513	2764,7	13650	3485,3	20000	3654,1	2154511
1903	32038	4990,3	26696	2954,2	13943	3894,3	21222	4184,5	2414499

§ 61. Die deutsche Handelsflotte. Das Ostseegebiet verfügte 1902 über 827 Seeschiffe mit 3560,4 Mill. Reg. t br. und das Nordseegebiet über 3132 Seeschiffe mit 2,7 Mill. Reg. t br., also das gesamte Deutsche Reich über 3959 Seeschiffe mit 3,1 Mill. Reg. t br.[1]) oder 2,1 Mill. Reg. t netto mit einer effektiven Tragfähigkeit von 6,6 Mill. Reg. t[2]).

[1]) Die Besatzung der deutschen Handelsschiffe belief sich auf 54000 Mann. — [2]) Vgl. Welthandelsflotte im I. Bd., § 123. Daselbst sind nicht, wie in der deutschen Statistik, die kleinsten Schiffe mit aufgenommen.

Der Anteil der deutschen Handelsflotte an der Gesamttragfähigkeit aller Welthandelsschiffe betrug im Jahre 1885 etwa $6\frac{1}{3}$ %, 1903 hingegen schon 10 %, der Anteil an der europäischen Flotte 11 %.

Deutschland besitzt die zweitgrößte Handelsflotte der Welt. Zu dem Ruhm und der Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt haben zwei Schiffsgesellschaften mit das meiste beigetragen. Diese sind die Hamburg-Amerika-Linie (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft) in Hamburg, 1847 begründet, und der Norddeutsche Lloyd in Bremen, 1857 begründet.

Die Hamburg-Amerika-Linie verfügte im März 1904 über 310 Fahrzeuge mit 727 948 Reg.t br. (darunter 139 Ozeandampfer mit 694 460 Reg. t br.) und beförderte 1903 304 346 Personen und 4,8 Mill. cbm (Frachttons) Güter[1]).

Der Norddeutsche Lloyd besaß im März 1904 335 Fahrzeuge mit 577 549 Reg.t br. (darunter 121 Seedampfer mit 528 839 Reg. t. br.) und beförderte 1903 374 972 Personen und 3,3 Mill. cbm Güter[2]).

Andere größere deutsche Dampfergesellschaften und Reedereien sind in Hamburg: „Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft", „Deutsch-Ostafrika-Linie", „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft", „Levante-Linie", „Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft", „Kosmos", „Woermann-Linie", „F. Laeisz"; in Bremen: „Hansa", „Neptun", „Argo", „Rickmers"; in Kiel: „Dietrichsen", „Sartori & Berger" u. i. a. O. m.

§ 62. Die wichtigsten deutschen Dampferlinien.

I. Nach Amerika.

a) Nach Nord- und Mittelamerika.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg	Dover oder Southampton, Cherbourg	Newyork	3675	6—8	Hamburg-Amerika-Linie
„	Newyork	Montreal (Quebec)	5050	18	„
„	„	Philadelphia oder Baltimore	4080	16	„
„	„	Neworleans	5200	19	„

[1]) 1902/03 125 Seeschiffe, 1902 wurden 261 238 Personen und 4,8 Mill. cbm Güter befördert. — Der Tonnenraum der Schiffe vom März 1904 umfaßt noch 10 im Bau befindliche Ozeandampfer zu 72 400 Reg. t br., darunter den Doppelschraubenpostdampfer „America" (204 m lang, 23 m breit, 16 m tief, 23 500 Reg. t br.). Das Schiff wird etwa 570 Reisenden in der I., 300 in der II., 280 in der III. Kajüte und außerdem 2800 Zwischendeckern Unterkunft gewähren. — [2]) 1902/03 115 Seeschiffe, 1902 wurden 334 972 Personen und 3,2 Mill. cbm Güter befördert. — Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd durchliefen 1903 auf ihren Fahrten 5 954 430 Seemeilen, gleich etwa 276 mal den Umfang der Erde.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg	Neworleans	Galveston	5590	21	Hamburg-Amerika-Linie
„	Antwerpen, Havre, St. Thomas	Mexiko (Vera Cruz)	5666	30	„
„	Havre, Coruña, Havana	Mexiko (Vera Cruz)	5730	22	„
„	Grimsby, Havre, St. Thomas	Zentralamerika (Colon)	5260	30	„
„	Antwerpen, London	Mexiko (Westküste) und San Francisco	14140	120—150	Hamburg-Amerika-Linie gemeinsam mit der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft Kosmos (Hamb.)
Bremerhaven	Southampton	Newyork	3597	6—8	Norddeutscher Lloyd(Bremen)
„	Havre, Havana	Galveston (Neworleans)	5270	20	„
„	—	Baltimore	3880	13	„
Stettin	(Rückfahrt über Kopenhagen)	Newyork	3864	16—18	Hamburg-Amerika-Linie
Genua	Algier, Neapel	„	4040	10—12	„
„	Neapel, Gibraltar	„	4100	12—14	Norddeutscher Lloyd(Bremen)
Odessa	Konstantinopel [1])	„	5340	25	Hamburg-Amerika-Linie

b) Nach Westindien und Südamerika.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg	Havre	St. Thomas	4165	18	Hamburg-Amerika-Linie
		Trinidad (Port of Spain)	4675	22	
		Venezuela (La Guayra)	5000	24	
		Curaçao	5148	30	
„	Grimsby, Havre, St. Thomas	San Domingo	4528	24	„
		Haiti	4922	32	
„	Antwerpen, St. Thomas	Jamaica (Kingston)	4844	23	„
		Kolumbien (Cartagena)	5307	26	

[1]) Läuft gewöhnlich noch zahlreiche Häfen des östlichen Mittelmeeres außer Konstantinopel an.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg	St. Thomas	Portoriko (San Juan)	4235	20	Hamburg-Amerika-Linie
		Venezuela (La Guayra)	4767	25	
		Curaçao	4915	30	
„	Antwerpen St. Thomas	Kuba (Santiago de)	4804	27	„
„	Havre, Coruña	Havana (Prinzendampfer)	4910	17	„
„	Leixões, Lissabon, Madeira	Nordbrasilien Para (4850 Seem.) Manaos	5729	26	Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellsch. gemeinsam mit der Hamburg-Amerika-Linie
„	(Antwerpen) Leixões, Lissabon	Mittelbrasilien			
		Pernambuco	4334	19	„
		Rio de Janeiro	5404	22	
		Santos	5775	26	
„	Havre, Leixões (Lissabon)	Südbrasilien Rio Grande do Sul	6127	30½	„
„	(Boulogne)	La Plata Staaten			
		Mondevideo	6520	21—29	„
		Buenos Aires	6630	22—31	
„	Antwerpen, Tenerifa, Mondevideo	Punta Arenas	7728	40—42	Deutsche Dampfschifffahrtsgesellsch. „Kosmos" in Hamburg
		Corral	8558	45	
		Valparaiso	9048	50	
		Arica	9944	62	
		Callao (Peru)	10962	65	
Bremen	Antwerpen, Coruña (Villagarcia, Vigo)	Havana, Cienfuegos und Manzanillo	.	.	Norddeutsch. Lloyd
Bremerhaven	Antwerpen, Bordeaux, Mondevideo	Buenos Aires	6820	32	
„	Antwerpen, Bahia, Rio de Janeiro	Santos	5930	32	
Bremen	Antwerpen	Buenos Aires, Rosario	.	.	Deutsche Dampfschifffahrtsgesellsch. „Hansa" in Bremen (Frachtdampferlinie)
Newyork	—	Jamaica (Kingston)	1475	6	Hamburg-Amerika-Linie
		Kolumbien (Cartagena)	1938	9	
„	—	Haiti	1263	5	

II. Deutsche Dampferlinien nach West-, Süd- und Ostafrika[1]).

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg	Southampton, Monrovia, Akra	Lome Duala (Kamerun) Swakopmund	4423 4850 6530	18 22 31	Woermann-Linie in Hamburg
Kap Kroß Swakopmund	Walfischbay, Lüderitzbucht	Kapstadt	851	12	„
Hamburg	Antwerpen	Gibraltar Tanger Mogador	1685 1715 2013	13 15 18	Oldenburg-Portugies. Dampfschiffs-Reederei in Oldenburg
Hamburg	Bremerhaven, Amsterdam, Lissabon, Las Palmas	Kapstadt Delagoabai	6628 (direkt 6495) 7768	28 43	Deutsche Ostafrika-Linie in Hamburg
Hamburg	Bremerhaven, Lissabon, Marseille, Neapel, Suezkanal	Daressalam Durban	7155 9022	38 47	„ „
Bombay	Goa, Tanga, Daressalam	Sansibar	2523	16	„
Sansibar		Durban (Port Natal)	1615	9	„
Rangun	Colombo, Seychellen, Mombasa, Tanga, Daressalam	Sansibar	3613	—	„

III. Deutsche Dampferlinien nach Süd- und Ostasien.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Hamburg u. Bremen	Neapel (2972 Seem. in 15 Tgn.), Port Said, Aden, Colombo	Penang Singapore Hongkong Schanghai Nagasaki Kobe Yokohama	8848 9243 10680 11550 11962 12351 12681	37 38 44 48 51 53 55	Norddeutsch. Lloyd[2]) und Hamburg-Amerika-Linie

[1]) Über andere deutsch-afrikanische Linien vgl. § 899. — [2]) Die Dampfer (*Reichspostdampfer*) dieser Linien laufen vor Neapel noch folgende Häfen an: Rotterdam, Antwerpen, Southampton, Gibraltar, Genua (Einschiffungsort für Reisende Mittel- und Süddeutschlands und der Schweiz), Neapel (Postanschluß für Briefsendungen).

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Newyork	Port Said	Ostasien (Hongkong)	11 582	29	Hamburg-Amerika-Linie
Hongkong	Kobe	Nagasaki	1 748	5	„
		Wladiwostok	2 408	14—16	
„	Schanghai, Tschimulpo (1 325 Seem.)	Port Arthur	1 615	13	„
		Tientsin (Taku)	2 294	19	
Schanghai	—	Hongkong	825	3	„
		Kanton	937	4	
„	—	Tsingtau	397	2	„
		Tschifu	623	4	
		Tientsin (Taku)	827	7	
„	—	Hankau (Jangtsefahrt)	600	3—4	Hamburg-Amerika-Linie und Norddeutscher Lloyd
Hamburg	(Shire Linie) Suez	Schanghai	10 974	50	Deutsche Dampfschifffahrtsgesellsch. „Hansa“ Bremen (Frachtdampferlinie)
Bremen oder Hamburg	Suez	Yokohama	11 755	60	

IV. Deutsche Dampferlinien nach Australien und Ozeanien.

Von	über	nach	Entfernung in Seemeilen	Fahrzeit in Tagen	Eigentümer
Bremerhaven	Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel	Port Said	4082	19	Norddeutsch. Lloyd
		Suez	4 169	20	
		Aden	5 477	25	
		Colombo	7 570	32	
		Fremantle	10 690	44	
		Adelaide	12 020	49	
		Melbourne	12 505	52	
		Sydney	13 065	55	
Singapore	—	Batavia	532	2	„
		Makassar	1 282	8	
		Berlinhafen	2 817	16	
		Fr. Wilhelmshaf.	3 092	17	
		Finschhafen	3 274	20	
		Herbertshöhe	3 634	22	
		Mioko	4 769	24	
		Brisbane	5 469	32	
		Sydney	5 967	35	
Hamburg	Kapstadt	„	13 010	.	Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Hamburg (Frachtdampferlinie)

Überfahrtspreise auf deutschen Dampferlinien.

Von	nach	Personengeld in Mark		
		I. Kajüte	II. Kajüte	Zwischendeck
Hamburg	Newyork	340—700 und mehr	200—320	100—150
Bremen	„	320—700	230—250	160
„	Galveston	300		150
„	Havana	500		170
„	Rio de Janeiro	400—600		160
„	Buenos Aires	600		160
Hamburg	Callao	1200		360
„	Lome oder Klein Popo	520	350	
„	Kamerun	600	450	
„	Swakopmund	605	405	255
„	Kapstadt	750	450	250
„	Deutsch-Ostafrika	850	575	300—350
„	Mozambique	925	580	360
„	Delagoabai	875	610	370
„	Marokkanische Häfen	200	120	
Hamburg oder Bremen	Port Said	450	270	115
„	Singapore	1375	860	420
„	Hongkong und den anderen ostasiatischen Häfen	1650	950	560
Bremen	Sydney und den anderen australischen Häfen	1375	780	310

§ 68. Deutscher Handel und Verkehr mit dem Auslande. Gesamtübersicht.
Der deutsche Handel und Verkehr hat trotz einzelner Stockungen, die die Folge wirtschaftlich schlechter Jahre waren, eine aufsteigende Bewegung genommen. Das läßt sich recht deutlich auch wieder im Verlauf der letzten Jahre erkennen. Im Spezialhandel des deutschen Zollgebietes betrug die durchschnittliche Einfuhr in den Jahren 1891/95 4038,0 Mill. Mk., 1896/1900 5063,4 Mill. Mk., 1902 5631,0 Mill. Mk. Die Ausfuhr betrug im Durchschnitt der Jahre 1891/95 3100,2 Mill. Mk., 1896/1900 3947,0 Mill. Mk. und 1902 4677,8 Mill. Mk. Entsprechend ist der Generalhandel (= Gesamthandel) Deutschlands und mit ihm die Durchfuhr gestiegen.

Der Generalhandel in Millionen Tonnen.

	1891—95	1896—1900	1901	1902
Einfuhr	33,8 Mill. t.	45,4 Mill. t.	47,8 Mill. t.	46,6 Mill. t.
Ausfuhr	24,6 „	32,8 „	35,8 „	38,5 „
Darunter Durchfuhr	1,9 „	2,3 „	2,5 „	2,4 „

§ 64. Die wichtigsten Warengruppen der deutschen Ein- und Ausfuhr. Folgende Tabelle führt 20 wichtigste Warengruppen auf, im fünfjährigen Durchschnitt von 1891 an und das 11. und 12. Jahr einzeln. Einfuhr (E.) und Ausfuhr (A.) sind in Millionen Mk. angegeben.

			1891—95	1896—1900	1901	1902
			Im Durchschnitt			
1.	Baumwolle und Baumwollenwaren	E.	274,5	353,0	396,4	427,5
		A.	*201,6*	*253,8*	*287,3*	*339,3*
2.	Drogerie-, Apotheker- u. Farbwaren	E.	234,7	243,9	267,6	263,4
		A.	*269,6*	*339,2*	*361,8*	*380,6*
3.	Eisen und Eisenwaren	E.	34,1	86,0	66,6	51,8
		A.	*262,6*	*386,9*	*517,3*	*603,4*
4.	Erden, Erze, edle Metalle, Asbest	E.	329,8	444,2	498,5	355,7
		A.	*186,1*	*256,0*	*156,2*	*206,3*
5.	Flachs und andere pflanzliche Spinnstoffe, außer Baumwolle	E.	96,2	94,5	108,3	113,7
		A.	*33,9*	*25,7*	*29,6*	*24,5*
6.	Getreide	E.	624,2	835,4	986,4	1013,7
		A.	*64,8*	*112,9*	*121,4*	*109,0*
7.	Häute und Felle	E.	146,6	185,8	213,8	259,0
		A.	*69,4*	*87,0*	*120,3*	*137,4*
8.	Holz und Holzwaren	E.	206,2	332,6	262,2	263,3
		A.	*90,7*	*116,9*	*131,2*	*125,0*
9.	Instrumente, Maschinen	E.	34,9	68,3	77,3	57,6
		A.	*132,2*	*236,4*	*280,0*	*266,7*
10.	Kleider, Leibwäsche u. Putzw.	E.	9,4	10,8	12,1	12,3
		A.	*103,5*	*118,6*	*162,1*	*160,2*
11.	Kupfer und Kupferwaren	E.	52,6	110,7	113,6	109,0
		A.	*62,3*	*107,4*	*123,8*	*120,2*
12.	Leder und Lederwaren	E.	47,2	56,9	56,2	64,4
		A.	*146,7*	*150,3*	*137,1*	*153,4*
13.	Literarische und Kunstgegenstände	E.	31,1	42,7	43,5	45,9
		A.	*99,3*	*135,6*	*176,7*	*197,3*
14.	Material-, Spezerei- und Konditorwaren	E.	576,1	680,2	719,3	728,7
		A.	*332,7*	*379,4*	*350,8*	*316,0*
15.	Öle und Fette	E.	161,5	181,5	249,8	261,1
		A.	*27,9*	*32,4*	*42,3*	*47,2*
16.	Papier und Pappwaren	E.	10,8	14,8	21,7	15,2
		A.	*95,2*	*101,7*	*103,8*	*109,3*
17.	Seide und Seidenwaren	E.	160,7	166,3	169,7	192,7
		A.	*173,5*	*159,3*	*164,7*	*181,0*
18.	Steinkohlen, Braunkohl., Torf, Koks	E.	101,2	150,2	180,0	163,6
		A.	*140,9*	*211,9*	*272,8*	*267,6*
19.	Vieh	E.	226,7	148,0	154,7	201,6
		A.	*23,7*	*19,5*	*16,5*	*16,9*
20.	Wolle und Wollenwaren	E.	401,4	445,8	386,0	450,6
		A.	*320,0*	*339,0*	*336,4*	*368,8*

In 9 Gruppen ist die Ausfuhr größer als die Einfuhr, in den Drogerie-, Apotheker- und Farbwaren (2.), Eisen und Eisenwaren (3.), Instrumenten und Maschinen (9.), Kleidern und Leibwäsche (10.), Kupfer und Kupferwaren (11.), Leder und Lederwaren (12.), literarischen und Kunstgegenständen (13.), Papier und Pappwaren (16.), Steinkohlen und Braunkohlen (18.). In 1 Gruppe sind sich Aus- und Einfuhr nahezu gleich: d. i. die Gruppe der Seide und Seidenwaren (17.). In den übrigen 10 Gruppen ist die Einfuhr größer als die Ausfuhr, besonders bei Baumwolle und Baumwollenwaren (1.), Erden und Erz (4.), Flachs und anderen pflanzlichen Spinnstoffen (5.), Getreide (6.), Häuten und Fellen (7.), Holz und Holzwaren (8.), Material- und Spezereiwaren (14.), Ölen und Fetten (15.), Vieh (19.), Wolle und Wollenwaren (20.).

Ein- und Ausfuhr haben ständig bei Baumwolle und Baumwollenwaren, Drogerie-, Apotheker- und Farbwaren, Häuten und Fellen, literarischen und Kunstgegenständen, Ölen und Fetten, Stein- und Braunkohlen (letztere bis 1901) zugenommen. Nur die Ausfuhr hat stetig zugenommen bei Eisen und Eisenwaren, Papier und Pappwaren, mit kleinen Schwankungen bei Holz und Holzwaren, Kupfer und Kupferwaren, Seide und Seidenwaren; nur die Einfuhr hat stetig zugenommen bei Getreide, Material- und Spezereiwaren, Seide und Seidenwaren, mit kleinen Schwankungen bei Flachs, Instrumenten und Maschinen, Kupfer und Kupferwaren, Leder und Lederwaren.

Stetig abgenommen haben in der Ausfuhr trotz kleiner Schwankungen die Gruppen Flachs und Vieh, in der Einfuhr dagegen keine Gruppe.

Einen ganz unregelmäßigen Gang zeigt die Ein- und Ausfuhr bei den Erden und Erzen, die Einfuhr bei Holz und Holzwaren.

Die Ausfuhr ist nur im Jahre 1902 bei Instrumenten und Maschinen zurückgegangen und ein wenig bei Kleidern und Leibwäsche, Holz und Holzwaren, Kupfer und Kupferwaren, Stein- und Braunkohlen.

Keine großen Veränderungen zeigen in der Ein- wie Ausfuhr Wolle und Wollenwaren, in der Einfuhr nur Kleider und Leibwäsche und in der Ausfuhr nur Leder und Lederwaren.

§ 65. Die bedeutenderen Länder der deutschen Ein- und Ausfuhr im Spezialhandel. Unter den Ländern, mit denen das deutsche Zollgebiet Handel treibt, steht Großbritannien obenan; nach diesem Lande führt auch Deutschland mehr ein, als es aus ihm bezieht. Die drei nächst wichtigsten Länder, die Union, Österreich-Ungarn und Rußland, bringen mehr Ware nach Deutschland, als dieses zu ihnen. Besonders die Union wirft uns riesige Warenmengen auf den Markt. Die folgenden wichtigsten Handels- und Verkehrsländer sind die deutschen Grenzländer Niederlande, Belgien, Schweiz und Frankreich; nach den ersten drei ist die Ausfuhr größer als die Einfuhr, nur aus Frankreich bezieht Deutschland mehr, als es hineinsendet. Im Gesamtspezialhandel folgt Italien, das auch mehr Waren an Deutschland verkauft, als von ihm kauft; ebenso steht es mit Britisch-Indien und Argentinien, mit welchen Ländern ein ähn-

lich großer Gesamtspezialhandel stattfindet. An diese Länder schließt sich der Handel mit den nordischen Ländern, Schweden, Dänemark und Norwegen an, sodann mit Spanien, Brasilien, Australien, Niederländisch-Indien, Chile, China, Rumänien, der Türkei, Japan.

Über den Handel Deutschlands mit seinen Kolonien siehe S. 92, über die einzelnen Warengruppen mit den fremden Gebieten am Schlusse der Betrachtung der einzelnen Länder. Die folgende Tabelle wird mehr als alle Worte von der Entwicklung des deutschen Handels zeugen. Es sind dabei nur die Handelsgebiete aufgenommen, die in der Ein- oder Ausfuhr zum mindesten einen Wert von 5 Mill. Mk. aufweisen. Dadurch, daß die deutschen Freihafengebiete in der deutschen Statistik als fremde Staaten betrachtet werden, kann für kleinere Gruppen manchmal kein richtiges Bild des wirklichen deutschen Handels entstehen; darum sind besonders bei Marokko noch die bezüglichen Handelsziffern von den Freihafengebieten Hamburg-Cuxhaven und Bremerhaven-Geestemünde in Klammern beigefügt.

Auswärtiger Handel (Spezialhandel) des deutschen Zollgebietes.

Der Verkehr mit den einzelnen Ländern in Millionen Mark.

I. Europa.

		1891—95 (im Durchschnitt)	1896—1900 (im Durchschnitt)	1901	1902
1. Freihafen Hamburg-Cuxhaven	E.	15,2	17,5	20,3	22,3
	A.	*39,4*	*59,3*	*73,3*	*61,3*
2. Freihafen Bremerhaven-Geestemünde	E.	.	.	.	.
	A.	.	(97/00) *7,0*	*8,9*	*9,3*
3. Großbritannien	E.	628,2	750,5	657,8	557,3
	A.	*664,4*	*796,9*	*916,4*	*958,2*
4. Österreich-Ungarn	E.	572,3	658,8	693,3	695,5
	A.	*396,5*	*468,6*	*491,5*	*480,4*
5. Rußland	E.	486,0	696,0	716,2	758,9
	A.	*220,5*	*368,2*	*318,4*	*299,5*
6. Finland	E.	.	11,2	13,4	13,1
	A.	.	(97/00) *33,1*	*27,5*	*28,3*
7. Schweiz	E.	142,2	165,0	154,2	163,5
	A.	*190,6*	*266,2*	*264,3*	*277,6*
8. Niederlande	E.	214,4	190,1	203,8	195,1
	A.	*246,4*	*306,0*	*379,0*	*391,9*
9. Belgien	E.	200,1	206,0	186,5	194,5
	A.	*150,2*	*201,0*	*236,0*	*260,7*
10. Frankreich	E.	241,9	270,7	281,8	303,6
	A.	*207,0*	*222,2*	*249,9*	*252,6*
11. Dänemark	E.	69,7	66,6	68,3	74,0
	A.	*82,8*	*115,3*	*118,0*	*130,5*

		1891—95 (im Durchschnitt)	1896—1900 (im Durchschnitt)	1901	1902
12. Schweden	E.	59,1	94,7	84,3	80,0
	A.	*72,3*	*110,6*	*111,4*	*117,7*
13. Norwegen	E.	18,7	23,5	21,0	23,5
	A.	*39,9*	*62,9*	*65,0*	*60,8*
14. Italien	E.	141,1	168,8	182,6	188,9
	A.	*86,2*	*102,7*	*127,2*	*125,4*
15. Spanien	E.	35,9	55,6	78,3	74,8
	A.	*37,0*	*38,5*	*50,0*	*55,8*
16. Portugal	E.	13,1	16,7	18,1	14,8
	A.	*11,9*	*16,5*	*19,9*	*20,3*
17. Rumänien	E.	50,1	43,8	47,8	84,1
	A.	*41,7*	*33,0*	*34,0*	*38,3*
18. Bulgarien	E.	6,8	.	5,6	6,8
	A.	*5,2*	*5,6*	*5,9*	*5,9*
19. Serbien	E.	5,9	7,7	7,5	12,5
	A.	.	.	*7,2*	*5,6*
20. Griechenland	E.	5,2	8,8	9,2	11,2
	A.	.	*5,1*	*6,5*	*6,9*
21. Türkei in Europa, Asien u. Afrika	E.	19,9	29,1	30,4	36,4
	A.	*38,4*	*32,6*	*37,5*	*43,3*
22. Türkei in Europa	E.	—	—	6,9	11,1
	A.	—	—	*25,0*	*29,6*

II. Nordamerika und amerikanisches Mittelmeer.

		1891—95	1896—1900	1901	1902
1. Vereinigte Staaten von Amerika	E.	514,2	809,5	1042,1	893,0
	A.	*339,7*	*386,6*	*385,8*	*449,1*
2. Britisches Nordamerika	E.	.	.	7,4	9,4
	A.	*16,5*	*19,9*	*26,5*	*38,7*
3. Mexiko	E.	12,5	12,4	10,8	12,1
	A.	*13,9*	*20,6*	*26,0*	*34,1*
4. Zentralamerikan. Republiken	E.	27,0	32,0	35,2	32,9
	A.	*7,4*	*6,4*	*5,9*	*6,5*
Guatemala davon allein	E.	—	(97/00) 23,3	26,8	23,9
	A.	—	.	.	.
5. Britisch-Westindien (u. Südamerika)	E.	6,6	8,2	5,9	6,6
	A.	.	.	.	.
6. Kuba, Portoriko	E.	12,0	12,7	12,4	14,6
	A.	.	*7,3*	*10,5*	*12,4*
7. Haiti	E.	13,1	6,8	.	.
	A.	.	.	.	.
8. Dominikanische Republik	E.	.	.	6,1	6,0
	A.	.	.	.	.

		1891—95 (im Durchschnitt)	1896—1900 (im Durchschnitt)	1901	1902
III. Südamerika.					
1. Brasilien	E.	124,6	102,3	113,9	117,1
	A.	*60,4*	*49,6*	*35,5*	*43,8*
2. Uruguay	E.	7,6	12,0	14,5	12,9
	A.	*7,2*	*9,2*	*9,6*	*11,8*
3. Argentinien	E.	102,4	158,6	200,8	201,7
	A.	*32,8*	*48,2*	*54,2*	*47,2*
4. Chile	E.	79,5	85,3	100,7	90,7
	A.	*32,0*	*30,0*	*34,0*	*32,3*
5. Bolivien	E.	7,6	.	7,4	5,8
	A.	.	.	.	.
6. Peru	E.	6,8	.	7,2	6,9
	A.	*5,9*	*7,6*	*11,1*	*9,1*
7. Ecuador	E.	.	8,5	8,6	8,0
	A.	.	.	.	.
8. Kolumbien	E.	6,4	7,8	6,0	4,6
	A.	.	*5,7*	.	.
9. Venezuela	E.	12,2	11,1	9,4	10,1
	A.	*8,0*	*5,0*	*7,0*	*4,1*
IV. Afrika.					
1. Ägypten	E.	12,6	28,3	32,1	45,6
	A.	*7,1*	*11,5*	*16,5*	*17,5*
2. Britisch-Südafrika	E.	16,2	21,4	21,9	26,2
	A.	*9,6*	*13,5*	*20,0*	*33,1*
2a. Transvaal (u. Swasiland)	E.	.	9,7	.	.
	A.	.	*9,6*	.	*5,1*
3. Britisch-Westafrika	E.	—	(97/00) 27,0	30,9	43,0
	A.	—	*7,0*	*7,6*	*8,0*
4. Französisch-Westafrika	E.	.	.	5,0	7,7
	A.	.	.	.	.
5. Kongostaat	E.	.	.	5,9	7,2
	A.	.	.	.	.
6. Portugiesisch-Westafrika	E.	—	(97/00) 6,3	6,6	7,7
	A.	—	.	.	.
7. Marokko	E.	.	4,8 (5,8)	3,6 (4,7)	3,7 (4,7)
	A.	.	*1,3 (1,7)*	*1,5 (2,4)*	*1,6 (2,7)*
V. Asien.					
1. Brit.-Indien m. Ceylon u. Malakka (seit 1900 auch Belutschistan)	E.	162,2	210,4	214,8	238,4
	A.	*39,2*	*57,8*	*79,5*	*70,2*
Britisch-Indien allein (einschl. Belutschistan)	E.	—	—	197,2	214,5
	A.	—	—	*67,1*	*57,4*

		1891—95 (im Durchschnitt)	1896—1900 (im Durchschnitt)	1901	1902
2. Siam	E.	.	.	6,7	5,6
	A.	.	.	.	.
3. Französisch-Indien	E.	.	.	5,4	6,4
	A.	.	.	.	.
4. China m. Macao, Hongkong u. Kiautschou	E.	19,0	28,0	44,7	29,5
	A.	*32,0*	*45,8*	*47,5*	*48,8*
5. Japan	E.	7,5	13,4	19,8	17,6
	A.	*18,6*	*45,8*	*45,5*	*49,8*
6. Philippinen	E.	.	.	.	.
	A.	.	.	*7,0*	*6,5*
7. Niederländ.-Indien (Indonesien)	E.	40,6	70,5	96,7	90,9
	A.	*12,0*	*18,9*	*26,0*	*23,5*
VI. Australien und Ozeanien.					
Britisch-Australien	E.	86,5	103,8	107,9	120,2
	A.	*22,3*	*35,9*	*52,2*	*45,5*

Die deutschen Kolonien.

§ 66. Allgemeines und Geschichtliches. Deutschland lag im Zeitalter der Entdeckungen zu fern ab, um irgendwie Einfluß auf die neuen Länder zu haben, noch in irgendwelchen neuen Besitz zu gelangen. Auch die Augsburger Welser, die in Antwerpen große Niederlagen besaßen, konnten ihren Besitz in Venezuela (1526) nur 20 Jahre behaupten. Erst der weitsichtige Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst, hatte unter allen deutschen Regenten die Notwendigkeit einer See- und Kolonialmacht erkannt. In Afrika kam am 16. Mai 1681 das Dreispitzenkap an der Goldküste unter brandenburgische Flagge, und das Fort Großfriedrichsburg (1687) beherrschte das Küstengebiet vom Senegal bis über Kap Blanco hinaus. Der Nachfolger des Großen Kurfürsten, König Friedrich Wilhelm I., war bei seiner Sparsamkeit kein Freund von unsicheren Unternehmungen, und er verkaufte schließlich den gesamten preußischen Kolonialbesitz in Afrika an die Holländer für 7200 Dukaten und 12 Mohren.

Erst nach 200 Jahren war das geeinte Deutschland in der Lage, seine überseeischen Interessen durch Besitzergreifen von Ländergebieten in fremden Erdteilen, besonders durch eine herangewachsene Kriegsmarine zu schützen. Mit dem Jahre 1884 tritt Deutschland in die Reihe der Kolonialmächte ein, denn in diesem Jahre gelangte es in den Besitz von Togo, Kamerun, Deutsch-Südwestafrika, Deutsch-Ostafrika, Deutsch-Neuguinea, im Jahre 1885 von den Marshallinseln, im Jahre 1898 von Kiautschou durch einen Pachtvertrag auf 99 Jahre mit der chinesischen Regierung, im Jahre 1899

von Deutsch-Samoa und durch einen Kaufvertrag mit Spanien (Kaufpreis 16 Mill. Mk.) von den Karolinen-, Palau- und Marianeninseln.

Von diesen Schutzgebieten liegen im W des afrikanischen Kontinentes Togo (Regierungsitz: Lome), Kamerun (Reg.-Sitz: Buea), Deutsch-Südwestafrika (Reg.-Sitz: Windhuk), im O von Afrika Deutsch-Ostafrika (Reg.-Sitz: Daressalam), im O der chinesischen Provinz Schantung Kiautschou (Reg.-Sitz: Tsingtau). Die übrigen Kolonien gehören Ozeanien an. Deutsch-Neuguinea und der nordöstlich und östlich vorgelagerte Bismarckarchipel haben den gemeinschaftlichen Reg.-Sitz in Herbertshöhe auf Neupommern. Neupommern ist die größte Insel des Bismarckarchipels, außerdem gehören dazu die Neulauenburg-Inseln, Neumecklenburg und Djaul, Neuhannover, die Admiralitätsinseln, die Salomoninseln. Die Marshallinseln zerfallen in die östliche Ratak- und in die westliche Rälikgruppe (in dieser auch der Reg.-Sitz in Jabwor auf Jaluit). Die Karolinen haben ihren Reg.-Sitz auf Ponape, die Palauinseln auf Yap und die Marianen oder Ladronen auf Saipan. Die deutsche Samoa-Gruppe besteht aus vier Inseln, von denen die zwei wichtigsten Savaii und Upolu mit dem Reg.-Sitz Apia sind.

Kolonien	Flächeninhalt qkm	Einwohner insgesamt in Tausend	Einwohner davon Weiße (1902) Europäer	Einwohner davon Weiße (1902) Deutsche	Einwohn. auf 1 qkm	Reichszuschuß 1902/03 Tausend Mark	Eigene Einnahmen (Zölle, Steuern usw.) Taus. Mark
1. Togo	87200	2250	159	149	25,9	—	1096
2. Kamerun	495000	3500	581	494	7,8	1583	2083
3. Deutsch-Südwestafrika	835100	200	4674	2595	0,2	6260	2171
4. Deutsch-Ostafrika	995000	6164	1247	965	6,2	5365	3096
5. Kaiser Wilhelmsland	181650	110	97	78	0,6	882	108
6. Bismarckarchipel	57100	250	204	129	4,4		
7. Marshallinseln	405	15	63	36	37,0	—	—
8. Karolinen-, Marianen- u. Palauinseln	2076	41	145	49	19,5	378	51
9. Samoainseln	2588	34	347	151	13,0	250	291
10. Kiautschou	501	84	—	—	167,6	12353	455
Deutsche Schutzgebiete	2656620	12648	7517	4646	4,7	27071	9351
Deutsches Reich	540743	56367	—	—	104		

§ 67. Der wirtschaftliche Wert der deutschen Kolonien. (Allgemeines.) Die deutschen Schutzgebiete sind im Ringe der gesamten Kolonien nicht gerade die besten, aber auch nicht die schlechtesten Gebiete auf der Erde. Wenn sich die Früchte der deutschen Kultivationsarbeit auch nicht binnen weniger Jahre zeigen, so mag das stets bedacht werden, daß die andern älteren Kolonialstaaten viele Jahrzehnte, ja Jahrhunderte gebraucht haben, um wirklichen, andauernden Nutzen aus ihren Kolonien zu ziehen, daß es viele ältere Kolonialstaaten überhaupt nicht zu einem rechten fortdauernden Nutzen aus ihren Kolonien

brachten, wie z. B. die Spanier und Portugiesen. Die Deutschen können mit dem Erfolg, den ihre Kolonialarbeit in eigenen Schutzgebieten ihnen bisher brachte, zufrieden sein. Togo bedarf schon keines Reichszuschusses mehr und vermag sich durch seine eigenen Erzeugnisse zu erhalten. Ohne große anfängliche Opfer ist nie ein Kolonialreich recht in Blüte gekommen, wie uns fast ausnahmslos die Kolonialgeschichte fremder Mächte beweist.

An der Entwicklung der einzelnen deutschen Kolonialgebiete arbeiten Reichsbeamte, Forscher und Gesellschaften.

Um das Verständnis kolonialer Aufgaben im Mutterlande hat sich neben anderen Gesellschaften die „Deutsche Kolonial-Gesellschaft“ mit ihrem Hauptsitz in Berlin große Verdienste erworben[1]). Sie greift aber auch selber tatkräftig in die koloniale Kultivationsarbeit ein, besonders durch das in ihr sich gesondert gebildete „Kolonialwirtschaftliche Komitee“ (seit 1896), das seine Aufgabe dahin bestimmt, unter Verzicht auf Agitation und Polemik durch fachgemäße Ausführung grundlegender wirtschaftlicher Pionierarbeiten zu wirken, um so den wirtschaftlichen Wert der deutschen Kolonien und überseeischen Interessengebiete als Ergänzung der heimischen Volkswirtschaft festzustellen.

Die mit Erfolg begonnene Kulturtätigkeit in den deutschen Kolonien befaßt sich mit der Ausnutzung des Bodens, Förderung des Handels und Erziehung der Bewohner der Schutzgebiete zu regelmäßiger Arbeit. Am besten geschieht die Ausnutzung des Bodens durch Ansiedler aus dem Mutterlande, wie die englischen Besitzungen in Amerika und Australien lehren. Leider besitzt Deutschland zu wenige für seine Reichsangehörige dauernd ansiedelungsfähige Gebiete[2]).

§ 68. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Im Plantagenbau und im Handel liegt die Zukunft der deutschen Schutzgebiete. Nach dieser Richtung besteht auch die berechtigte Hoffnung, ein Teil von der Milliarde Mark, die Deutschland alljährlich für Kolonialprodukte an fremde Länder und Kolonien verausgabt, dem eigenen Lande, bzw. den eigenen Kolonien zugute kommen zu lassen[3]). Für die sachgemäße Ausnützung des Bodens arbeiten die Versuchsstationen und -gärten, wie zu Victoria in Kamerun, zu Daressalam, Mohoro, Mrogoro, Kwai und Dabagga in Ostafrika, Sebbe und Lome in Togo, Kubub in Südwestafrika und andere in Neuguinea und Samoa. Die Versuche in den Musterpflanzungen sind vielfach bereits von Erfolg gekrönt worden. Heute läßt sich freilich noch kein abschließendes Urteil über die ertragfähigste Kultur fällen, da es gilt, noch eine große Anzahl nicht genügend bekannter Umstände in Erwägung zu ziehen.

Hier und da hat jetzt der Plantagenbau trotz anfänglich mißglückter Versuche recht erfreuliche Erfolge zu verzeichnen. In Togo

---

[1]) 1908 bestand sie aus 38000 Mitgliedern in 329 Abteilungen und 134 Ortsgruppen. — [2]) Vgl. § 33, sodann Bd. I, § 104. — [3]) Deshalb ist auch der Eifer erklärlich, der sich in den zahlreichen Pflanzungsanlagen und den dafür aufgewendeten bedeutenden Kapitalien, jetzt etwa 80 Mill. Mk., ausspricht.

wird an den Küstengebieten die Kokospalme kultiviert, der Kaffee in den Niederungen von Togo, in Westafrika überhaupt mehr der Liberiakaffee und in Ostafrika mehr der arabische (im Handeïgebirge), auch auf Samoa wird der Kaffeeanbau möglich sein. Gerade Kamerun erweckt die Hoffnung, dereinst eines der wichtigsten Kakaoländer der Erde zu werden. Für Kakaoplantagen ist ferner Neuguinea und teilweise auch Samoa geeignet. Neuguinea liefert von allen deutschen Schutzgebieten den besten Tabak. Er ähnelt dem Sumatratabak und hat auf dem Bremer Markt einen guten Namen. Tabak liefern ferner Kamerun und Deutsch-Ostafrika (Pfeifentabak). Auch Samoa hat alle Vorbedingungen für den Bau von Tabak. Mit der Baumwollenkultur hat man sich auf Kaiser Wilhelmsland und dem Bismarckarchipel befaßt und außerordentlich günstige Resultate erzielt, insofern als die auf der Gazellehalbinsel Neupommerns erzeugte Baumwolle der Sea-Islandbaumwolle ähnelt und wegen ihrer Feinheit zu hohen Preisen verkauft werden kann. Die Baumwollenkultur wird in den westafrikanischen Gebieten noch eine große Rolle spielen. Das Zuckerrohr besitzt im Gebiet des Pangani und im Rufischidelta in Deutsch-Ostafrika alle wünschenswerten Anbauungsbedingungen. Die Samoainseln sind auch für den Zuckerrohrbau geeignet. Der Reisbau trifft in Deutsch-Neuguinea und in Samoa auf gute Kulturböden. Reis und Mais gedeihen ferner im Kiautschougebiet, in Deutsch-Ostafrika, der Reis hier besonders im Rufischidelta.

All diese Erzeugnisse sind vor allem von der Kulturtätigkeit des Menschen abhängig. Die deutschen Kolonien bringen aber noch viele Produkte hervor, die wohl hier und da auch in Kultur genommen, aber doch großenteils ohne menschliche Beeinflussung erzeugt werden. Alle deutsche Kolonien, mit Ausnahme Deutsch-Südwestafrikas, besitzen gummiliefernde Bäume. Kamerun bringt den meisten Kautschuk zur Ausfuhr. Von fast ähnlicher Wichtigkeit wie der Kautschuk ist in Kamerun und besonders in Deutsch-Ostafrika das Harz des Kopalbaumes, das jedoch meist fossil vorkommt und zur Bereitung des ausgezeichneten Kopallackes dient. Wild wächst wohl die Kokospalme; aber der Gewinn an Kopra wird durch planmäßigen Anbau erhöht[1]). Die Südsee, und da vor allem die kleinen Koralleneilande der Marshallinseln, der Karolinen, Palau und Marianen und die Samoainseln sind reich an Kokosbeständen. Aber auch Kamerun und Togo und vor allem Ostafrika liefern Kopra. Eine ähnliche Rolle wie die Kokospalme spielt die Ölpalme, die in Kamerun und Togo so gut wie wild wächst und sich ohne weitere Pflege von selbst fortpflanzt; gerade die beiden genannten deutschen Kolonien bringen ansehnliche Mengen von Palmkernen und Palmöl in Handel[2]). Eine andere ölliefernde Pflanze ist der Sesam in Kamerun und in Deutsch-Ostafrika. Zur Ölbereitung dienen auch die Erdnüsse in Togo, ebenso die Kola-

[1]) Vgl. Bd. I, § 56. — [2]) Vgl. Bd. I, § 63.

nüsse, die in neuerer Zeit nach Europa gebracht werden, um sie als Anregungsmittel mancherlei Heilmitteln beizusetzen.

In Kamerun wachsen an Nutzpflanzen außer den oben erwähnten: Piassavafaser liefernde Palmen (*Attalea funifera*, in Brasilien ureinheimisch) und Rotanpalmen, deren junge Stämmchen zur Gewinnung des bekannten Stuhlrohres dienen. Massenhaft wachsen die Bananen. Im Hinterland von Kamerun, in Adamaua, wird die Indigopflanze angebaut; von Gewürzen kommt hauptsächlich Ingwer und Vanille in Betracht.

In Deutsch-Ostafrika gedeihen Vanille, Tee, Betelnüsse und Kardamomen, gewaltige Affenbrotbäume und dunkelgrüne Mangobäume, deren Früchte sehr geschätzt sind. Verwandte Pflanzen befinden sich im Neu-Guineagebiet, außerdem Kapok und Yams.

Die Pflanzenwelt Deutsch-Südwestafrikas hat wesentlich andren Charakter. Auf dem Küstengürtel gedeiht fast gar nichts, weiter nach dem Innern durchschreitet man harte Gräser und Dorngestrüppe. Wo der Boden aber fruchtbar ist, besonders da, wo etwas Grundwasser zutage tritt, finden sich Kürbisgewächse, Zwiebeln, Euphorbien. Im Ngamigebiet macht sich der Affenbrotbaum bemerkbar. Der Norden, das Ovambogebiet, ist für Baumwollenkultur geeignet. Der Versuch mit Weinrebenbau ist von Erfolg begleitet gewesen (Klein-Windhuk). Durch „Wasserstaubecken" hofft man viel fruchtbares Land zu gewinnen.

Die tropischen Kolonien, vorzugsweise Kamerun und Neuguinea, sind reich an ausgezeichneten Nutzhölzern. Die Rothölzer Kameruns haben als afrikanisches oder Kamerun-Mahagoni einen guten Ruf, ebenso echtes Ebenholz. Beide Hölzer sind begehrte Handelsartikel. Das edle Nutzholz von Neuguinea dürfte wegen seiner Härte, Dauerhaftigkeit und seines schönen Aussehens nachmals einen bedeutenden Ausfuhrartikel dieser Kolonie bilden. Der wichtigste Stapelartikel des Kiautschougebietes und der gesamten Provinz Schantung ist Strohborte.

§ 69. Erzeugnisse der Tierwelt. Das Elfenbein ist immer noch der wichtigste Handelsgegenstand des afrikanischen Innern. Unter den deutschen Schutzgebieten kommen nur Ostafrika und Kamerun für den Elfenbeinhandel ernstlich in Betracht. Togo und Südwestafrika bringen dann und wann und nur wenige Zähne auf den Markt. Flußpferdzähne, Rhinozeroshörner und anderes rohes Gehörn, verschiedene Felle von Wildtieren sind Exportartikel, namentlich von Ostafrika, auch von Deutsch-Südwestafrika, Perlmutterschalen und Waren daraus, Schildpatt, Perlenschalen, Trepang von Neuguinea, vom Bismarckarchipel mit den Salomoninseln. Deutsch-Südwestafrika liefert neben lebenden Tieren auch Straußenfedern, Robbenfelle, getrocknete Fische und Guano. Pongeeseide liefert das Kiautschou-Schutzgebiet und sein Hinterland.

Die Produkte des Tierreichs stehen an Menge und Wert hinter denen der Pflanzenwelt sehr zurück. Für eine ausgedehnte und lohnende

Viehzucht sind fast ganz Deutsch-Südwestafrika und kleinere Gebiete Deutsch-Ostafrikas geeignet. In ersterem Kolonialgebiet gibt man sich neuerdings auch mit der Zucht von Straußen und Kamelen ab; in dem anderen Schutzgebiet ist schon seit längerer Zeit die Kilimandscharo-Straußenzucht-Gesellschaft tätig, die sich auch mit der Zähmung der Zebras und ihrer Abrichtung zu Zugtieren beschäftigt, da sich erwiesen hat, daß das Zebra den schädlichen Einflüssen der dortigen Himmelsstriche und der Tsetsefliege gegenüber viel widerstandsfähiger als Pferd und Rind ist[1]).

§ 70. Erzeugnisse der Mineralwelt. Die Schätze unter der Erde sind in den deutschen Kolonien bis jetzt noch nicht gehoben; indessen lassen das Auftreten und der Bau benachbarter Mineralfundstätten (aber nur von fremden Händen ausgebeutet) erwarten, daß auch in den deutschen Schutzgebieten das Suchen nach wertvollen Gesteinen nicht vergeblich sein wird. Deutsch-Südwestafrika ist reich an Kupfererzen, deren Ausbeutung der Otaviminen-Gesellschaft zugestanden ist. In Deutsch-Ostafrika finden sich Eisenerze allgemein verbreitet und Salze in den abflußlosen Salzseegebieten (am Balangda- und Eyassisee). Salz gewinnt man auch am Nordostrande der Bucht bei Nükukou in der großen Kiautschoubucht. Graphit und Granaten sind in Deutsch-Ostafrika nachgewiesen worden, ebenso auch Gold im S des Victoriasees und Steinkohlen am Songwe, einem nordwestlichen Zufluß des Nyassasees. Die Ausbeutung liegt infolge der schlechten Verkehrsverhältnisse noch ganz darnieder. Die Bodenbeschaffenheit des Bismarckarchipels macht es nach sachverständigem Urteil wahrscheinlich, daß sich dort Edelmetalle in reichlichen Mengen finden lassen, auf alle Fälle in dem hohen, wegen der Dichtigkeit der Vegetation noch nicht aufgeschlossenen Gebirge des Kaiser-Wilhelmslandes, zumal australische Goldsucher in dem britischen Teile des Gebirges von Neuguinea auf reiche Goldspuren gestoßen sind. Deutsche Unternehmer werden die großen Kohlenfelder von Weihsien und Poschan in Schantung abbauen. In der Tiefe von 175 m ist ein 4 m mächtiges Steinkohlenflöz bei Weihsien seit 1902 in Abbau; die Kohle ist bedeutend besser als die in Ostasien übliche japanische Kohle.

§ 71. Der Handel der deutschen Kolonien mit dem Auslande. Unter den fremden Staaten, die Handel mit den deutschen Kolonien betreiben, stehen Großbritannien und seine Kolonien obenan. In Deutsch-Ostafrika beherrscht Sansibar über die Hälfte der Ein- und Ausfuhr, fast zwei Drittel des Gesamthandels. Auf Deutschland entfällt ein Viertel. An Deutschland reiht sich Indien an. In Kamerun und Togo hat Deutschland das entschiedene Übergewicht im Handelsverkehr, auch in Deutsch-Südwestafrika, obwohl hier ein beträchtlicher Teil auch auf das Kapland und Großbritannien entfällt. In den deutschen Besitzungen der Südsee

[1]) Vgl. Bd. I, § 70.

haben fremde Länder vielfach das Übergewicht; so bei dem Verkehr mit den Marianen. Hier geht fast die ganze Ausfuhr nach Japan (99 %), ebenso beherrscht Japan mit Australien die Einfuhr; dann folgt Amerika und zuletzt mit einem Zehntel der Einfuhr das Deutsche Reich, während eine Ausfuhr nach Deutschland gar nicht statthat. Auf den Marshallinseln beherrscht Deutschland die Ein- und Ausfuhr (90 % des Verkehrs), und der Rest verbleibt dem englischen Handel. Im Handelsverkehr mit Samoa nimmt Australien die erste Stellung ein; über die Hälfte der Einfuhrwaren sind australischen Ursprungs; ein Viertel entfällt auf Deutschland und ein knappes Viertel auf die Union.

§ 72. Der Handel Deutschlands mit seinen Kolonien. Die wesentlichste Form des Handels in den deutschen Kolonien ist die des Tauschhandels, d. h. der Handel des europäischen Kaufmannes mit den Eingeborenen ist ein unmittelbarer Austausch der verschiedensten europäischen Waren gegen die Erzeugnisse des Landes. Eine der größten Rollen wird in der deutschen überseeischen Handels- und Verkehrsentwicklung die Kiautschoubucht spielen, da dieses Gebiet an der chinesischen Küste hochbedeutend als Ausgangspunkt für die Entwicklung deutscher Macht in Asien ist. Von ähnlicher Bedeutung ist für den deutschen Handelsverkehr und seine Ausbreitung in der Südsee der Besitz Samoas.

	Togo	Kamerun	Südwestafrika	Ostafrika	Bismarckarchipel	Kaiser Wilhelmsland	Ostkarolinen	Westkarolinen	Marianen	Marshallinseln	Samoa
Einfuhr Deutschlands und fremder Länder nach den deutschen Schutzgebieten (in 1000 Mark)											
1902	6206	13276	8568	8858	.	.	321	121	56	488	2398
1901	4723	9251	10075	9511	1330	.	364	136	90	634	1571
1900	3517	14245	6968	12031	1291	325	401	.	58	598	2106
1899	3280	11133	8941	10823	1241	378	.	.	38	454	1954
1898	2491	9297	5868	11853	1060	.	.	.	.	465	.
1897	1976	6327	.	9235	.	.	.	.	.	.	.
Ausfuhr Deutschlands und fremder Staaten aus den deutschen Schutzgebieten (in 1000 Mark)											
1902	4107	6264	2213	5283	.	.	166	116	176	505	1692
1901	3691	5985	1242	4623	1191	.	365	32	85	676	1006
1900	3059	5886	908	4294	796	212	187	.	76	556	1266
1899	2583	4841	1399	3937	907	.	.	.	72	509	1486
1898	1470	4602	916	4333	939	.	.	.	.	546	.
1897	771	3385	.	5044	.	.	.	.	.	.	.

Überblick der Entwicklung von Deutschlands Handel mit seinen Kolonien.

	Westafrika (Kamerun, Togo)	Südwestafrika	Ostafrika	Neuguinea, Marshallinseln, Karolinen, Palau und Marianen (ohne Guam)	Somoainseln (hauptsächlich Upolu, Savaii)	Kiautschou
Einfuhr von den Kolonien in das deutsche Zollgebiet (in 1000 Mark)						
1902	4575	293	1636	195	444	53
1901	4251	280	1069	141	442	21
1900	4326	317	1118	341	506	99
1899	8645	166	864	360		
1898	3714	184	732	362		
1897	3562	209	762	210		
Ausfuhr nach den Kolonien aus dem deutschen Zollgebiet (in 1000 Mark)						
1902	6528	4796	2539	674	520	6949
1901	6133	5746	3067	836	317	5349
1900	8483	5148	3904	712	198	5800
1899	7371	5033	2704	666		
1898	5133	3015	3408	320		
1897	4485	2868	1805	304		

Die Ziffern bekunden im großen ganzen ein Aufwärtsbewegen des Handelsverkehrs von Deutschland mit seinen Kolonien. Die Einfuhr von den Kolonien ins Mutterland hat dabei eine regelmäßigere Bewegung und Steigerung als die Ausfuhr heimischer Produkte nach den Kolonien. Dieses Schwanken der Ausfuhr kommt hauptsächlich auf Rechnung von Baumaterialien, wie von Eisenbahnbaugegenständen, von Zement usf.

§ 73. Die wichtigsten Waren im Handel Deutschlands mit seinen Kolonien. *Westafrika* (damit werden nur *Kamerun* und *Togo* zusammengefaßt). Einfuhrgegenstände von dort Palmkerne (40 % vom Werte der Einfuhr), Kautschuk (30 %), Palm- und Kokosnußöl, Kakaobohnen, Elfenbein, Ebenholz, Kaffee, Tabakblätter. Ausfuhrgegenstände dorthin: baumwollene Gewebe und Baumwollengarn (10 %), grobe und feine Eisenwaren (10 %), gemünztes Silber und Gold (10 %), Kleider, Putzwaren und Leibwäsche (5 %), Bier in Flaschen (5 %), Branntwein in Flaschen und Fässern, Wein und Schaumwein in Flaschen, Tabakblätter und Zigarren, Parfümerien, Schießpulver und Patronen, Romanzement, grobe Tischler- und Böttcherarbeiten, geschälter Reis, baumwollene Strumpfwaren, Maler- und Waschfarben, Mineralwässer, Eisenschwellen, Glas- und Tonwaren, Möbel und feine Holzwaren, Flußschiffe, Herrenhüte, Regenschirme, Draht aus Kupferlegierungen, feine Waren aus Messing usw., Lederwaren, Bücher, Karten und Musikalien, geräucherte

Schweineschinken, Würste, feinere Küchengewächse, Backwerk, Zucker in Broten, Steinkohlen, wollene Tuche.

Südwestafrika. Einfuhrgegenstände von dort: Guano (50 %), Straußenfedern und Kautschuk. Ausfuhrgegenstände dorthin: im großen ganzen sind es die Ausfuhrgegenstände wie nach Kamerun und Togo; besonders hohe Werte erzielen Männer- und Knabenkleider (11 %) und die verschiedensten Eisenwaren (10 %), Lokomotiven und Eisenbahnfahrzeuge, Fleisch in Büchsen, vor allem auch Hafer, sodann Weizen- und Roggenmehl.

Ostafrika. Einfuhrgegenstände von dort: Kautschuk (50 %), Kaffee (25 %), Insektenwachs, Sesam, Erzeugnisse zu Bürsten, Erdnüsse, Kopra, Felle zu Pelzwerkbereitung, Elfenbein, Ebenholz, Palm- und Kokosnußöl und Halbedelsteine. Ausfuhrgegenstände sind dorthin wieder dieselben, die wir schon oben kennen lernten; den höchsten Wert erreichten die verschiedensten Eisenwaren (16 %), Bier in Flaschen (10 %) und gemünztes Silber.

Neuguinea, *Marshallinseln*, *Karolinen*, *Palau* und *Marianen.* Einfuhrgegenstände von dort: Kopra (30 %), Tabakblätter (25 %), Kautschuk, Baumwolle. Ausfuhrgegenstände dorthin: wiederum dieselben wie oben, besonders Kautabak (10 %).

Samoainseln. Einfuhr von dort: Kopra (fast 100 %) und Kakaobohnen. Ausfuhr dorthin: gemünztes Silber und Gold, Schirme, Bier in Flaschen, optische und astronomische Instrumente.

Kiautschou. Einfuhrgegenstände von dort: Strohbänder (über 50 %), Pongeeseide. Ausfuhrgegenstände dorthin: ganz dieselben wieder wie oben nach den andern Schutzgebieten; wesentlich stehen hier die Eisenbahnbaumaterialien obenan, wie Eisenbahnschienen, Eisenbahnlaschen, Eisenschwellen, Lokomotiven, Lokomobilen, Eisenbahnfahrzeuge, Brücken und Brückenbestandteile aus Eisen und allerhand sonstige Eisenwaren. Auch Steinkohlen, Romanzement und Bier in Flaschen werden in erheblichen Mengen nach Kiautschou ausgeführt.

Sehr wichtig ist für die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete, daß sie mit Ausnahme von Samoa in geregeltem Schiffsverkehr mit dem Mutterlande stehen. Dieser Verkehr und der sich mehr und mehr steigernde Handel geben der berechtigten Hoffnung Raum, daß sich die deutschen Kolonien zu sichern Stützpunkten des deutschen Welthandels und des deutschen Weltverkehrs entwickeln, und daß sie der deutschen Nation in allen Weltteilen gebührende Anerkennung und dauernd Wertschätzung verschaffen werden. Gestützt auf eine tüchtige Kriegsmarine, auf die dem Deutschen eigentümliche Kraft und Ausdauer und den kaufmännischen Unternehmungsgeist, geht Deutschland einer gesicherten Zukunft entgegen; der deutsche Kolonialhandel wird für das Deutsche Reich mit der Zeit eine Quelle des Reichtums werden.

Grofsherzogtum Luxemburg.

§ 74. Gröfse, Lage, physische Grundlage, Staat und Bevölkerung, Naturerzeugnisse, Gewerbe und Handel. Größe und Lage. Das Großherzogtum Luxemburg verfügt über 2600 (2597) qkm mit 237000 Einwohnern; d. h. es entfallen 91 Bewohner auf 1 qkm. Es besitzt fast eine ähnliche Volksdichte wie Deutschland, reicht aber nicht ganz an die Größe von Mecklenburg-Strelitz heran. Wie ein Keil drängt sich das Großherzogtum zwischen Südbelgien und der südlichen Rheinprovinz ein. Die Südgrenze bildet Deutsch-Lothringen, und nur in SW stößt auf kurzer Strecke (10 km) Französisch-Lothringen an luxemburgisches Gebiet.

Physische Grundlage. Die südlichen zwei Drittel Luxemburgs werden von den 150 bis 200 m hohen Ausläufern des Lothringischen Hügellandes, die sich zwischen Hunsrück, Eifel und Ardennen einschieben, ausgefüllt und das nördliche Drittel von den reichlich 500 m hohen Ausläufern der beiden letztgenannten Gebirge. Diese Teile des Landes sind rauh und unwirtlich, dagegen die andern niederen zwei Drittel (das „Gutland“) bei wesentlich milderm Klima sehr fruchtbar. Der südwestliche Winkel des Landes wird zur Maas entwässert, das übrige größere Gebiet zur Mosel, die im O teilweise Grenzfluß ist, wie auch ihr luxemburgischer Zufluß Sauer und deren Nebenfluß Our.

Staat und Bevölkerung. Das Großherzogtum Luxemburg ist ein konstitutionelles Reich. Seine Bevölkerung ist zu 93% deutsch, und der Rest entfällt auf Belgier, Franzosen, Italiener u. a. Die Landbevölkerung ist durchweg deutsch; Franzosen wohnen im Südwestwinkel und in der Hauptstadt selber, wo man sich heute noch in den sog. höhern Ständen gern des Französischen in der Umgangssprache bedient. Die Handelssprache ist indessen deutsch.

Der größte Ort des Landes ist Luxemburg (21000 E.), das auch der bedeutendste Handels- und Industrieplatz des Großherzogtums ist, denn mehrere Banken, darunter die unter staatlicher Aufsicht stehende Internationale (Noten-)Bank, befinden sich hier, wie auch folgende wichtigere Industriezweige: Gerbereien, Handschuh-, Tuch-, Tabak- und Champagnerfabriken[1]) und Brauereien. Andere wichtigere Orte sind noch: Esch a. d. Elz (12000 E.), Echternach, Diekirch und Wiltz.

Naturerzeugnisse. Die Hälfte des Landes nimmt das Acker- und Gartenland ein; einen ganz kleinen Teil davon beanspruchen die Weinberge. Von der andern Hälfte gehören nicht ganz zwei Drittel dem Waldland und ein knappes Drittel den Wiesen und Weiden an. Der Rest des Landes ist unproduktiv (nicht ganz 5%).

Die Viehhaltung ist ganz ansehnlich. Sie erstreckt sich auf Pferde (20000), Rinder (92400), Schafe (17000), Schweine (92000) und

---

[1]) Filiale von Mercier & Co. aus Epernay.

Ziegen (14000)[1]. Mit Ausnahme der Schafzucht und in geringerem Maße auch der Schweinezucht hat die Viehhaltung bedeutend zugenommen.

Gewerbe. Die hervorragendste Industrie ist die Eisen- und Stahlgewinnung, besonders in den südwestlichen Grenzgebieten. Andere Industriezweige sind Leder-, Handschuh-, Tuch-, Trikot-, Fayence-, Steingut- und Papierfabrikation. Verschiedene Gewerbe befassen sich auch mit der Verarbeitung von dem im eigenen Lande gewonnenen Holz, Hanf und Flachs. Nicht unbedeutend ist die Käsefabrikation.

Handel und Verkehr. Im Verkehre gelten französische, niederländische und deutsche Münzen[2]. Nur metrische Maße und Gewichte sind gebräuchlich.

Luxemburg gehört zum deutschen Zollgebiet, und zwar gehörte es schon seit 1842 (29. Jan.) dem Deutschen Zollverein an.

Österreich-Ungarn.

I. Boden und Staat.

§ 75. Größe und Lage:

Österreich	300008 qkm,	26151000 E.,	87 E.	auf 1 qkm
Ungarn	324697 „ ,	19255000 E.,	59 E.	„ 1 „
Österreich-Ungarn	624705 qkm,	45406000 E.,	73 E.	auf 1 qkm

Die österreichisch-ungarische Monarchie liegt wie Frankreich in der Mitte zwischen Äquator und Nordpol. Sie wird von dem 45. Breitenkreis und dem mittleren Meridian (15° ö. Gr.) der mitteleuropäischen Zeitzone[3]) durchschnitten.

Österreich-Ungarn steht an Flächenraum nur dem europäischen Rußland und der skandinavischen Halbinsel nach, an Einwohnerzahl Rußland und Deutschland. Zur Monarchie gehören außer Österreich und Ungarn noch seit 1878 Bosnien und die Herzegowina. Die Zollgrenze umfaßt außerdem das Fürstentum Liechtenstein im Rheintal zwischen Schweiz und Vorarlberg (159 qkm, reichlich 10000 E. mit dem Hauptort Vaduz; das Ländchen betreibt vorzugsweise Landwirtschaft).

Österreich-Ungarn ist ein kontinentales Land, dessen Meeresküste (2500 km lang) es nur wenig von dieser Binnenlandseigenschaft befreit. Innerhalb Europas hat Österreich-Ungarn die zentralste Lage. Es ist das große Vermittelungsgebiet der kulturell entwickelten Länder Europas mit den am wenigsten entwickelten Gebieten. Schon die Natur hat ihm diese

---

[1]) Die Zahlen geben den Viehstand vom Jahre 1901 wieder; 1895 dagegen: 18000 Pferde, 83000 Rinder, 21000 Schafe, 96400 Schweine und 12000 Ziegen. — Vgl. auch Tabelle Bd. I, § 72. — [2]) Es werden auch eigene Landesmünzen, jedoch nur solche zu 10, 5 und $2^1/_2$ Centimes ausgeprägt. — [3]) Der Hauptteil der Ländermasse liegt allerdings nördlich des 45. Grades, südlich davon liegen nur Bosnien, die Herzegowina, Dalmatien und kleinere Gebiete von Kroatien und Istrien. Die Monarchie erstreckt sich, etwas genauer genommen, zwischen 42° und 51° n. Br. und zwischen $9^1/_2$° und $26^1/_2$° ö. L.

Aufgabe durch die Elbe und durch die Donau gestellt. Seine Kulturseite lehnt sich vorwiegend an Deutschland an; deshalb ist es auch mit diesem durch die meisten wirtschaftlichen Interessen verbunden.

§ 76. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. Die Bodengestalt ist sehr mannigfaltig. Das Tiefland (20 %) herrscht mehr in der Mitte, das Gebirgsland (80 %) an den Rändern, besonders im Österreichischen.

Die Ostalpen bestehen aus der breiten kristallinischen Zentralzone (*Groß-Glockner* 3798 m), an die sich im N und S die Kalkalpen anlegen. Wo die Kalkalpen von schieferigen und mergeligen Schichten durchbrochen werden, bilden sich sanftgerundete Höhen, die von üppigen Matten und Bergfeldern geschmückt sind. Die südlichen Kalkalpen setzen sich nach SO im Karst fort. Seine Oberfläche ist wild zerrissen und steril, reich an Mulden mit Sumpfbildungen, an großen Höhlen (Adelsberger Grotte), an periodischen Seen (bei Zirknitz), an verschwindenden Flüssen (Reka). Er ist eine breite und harte Schranke, die sich den Verkehrswegen aus dem Innern nach der Meeresküste entgegenstemmt. Viele Karsttäler sind unter das Meer getaucht und bilden jene prächtigen Hafenanlagen an der istrischen und dalmatinischen Küste (Pola, Zara, Spalato, Cattaro). Die Küste ist durchgehends Steilküste, nur bei der Mündung des Isonzo Flachküste.

Das ungefüge Gebirgsviereck des Böhmischen Beckens besteht aus Granit und kristallinischen Schiefern. Der südliche Teil des Beckens ist ein Gneisplateau, dessen Oberfläche zu einer fruchtbaren Krume verwittert ist. Tertiärschichten füllen die Becken aus (Budweis). Das Egertal ist eine alte vulkanische Bruchzone, die reich an Sauerbrunnen und Thermen ist (Franzensbad, Marienbad, Karlsbad, Gießhübel, Teplitz). Im Norden des Beckens steigt das Böhmische Mittelgebirge mit seinen schönen Phonolith- und Basaltkuppen empor. Nach Sachsen hinein zieht sich das Elbsandsteingebirge. Vielfach ist die Nordhälfte des Beckens mit Löß bedeckt und dann auch sehr fruchtbar, während der Boden sonst wenig ergiebig ist. Im Karpathengebirge wechseln Sandstein, Schiefer und Mergel sehr häufig und in verschiedener Härte ab. Der Sandstein ist meist tonig und bedingt somit die sanften Oberflächenformen und den üppigen Waldwuchs. Den Außenrand der Karpathen bilden tertiäre Meeresablagerungen. Das Sandsteingebirge lehnt sich im inneren Rand an eine kristallinische Zentralzone an, die unmittelbar zum Mährischen Becken abfällt. Im Tömöspaß (1028 m), der aus dem Becken von Kronstadt in die Walachei führt und jetzt auch von der Eisenbahn benutzt wird, setzen sich westwärts an die Karpathen die ähnlich aufgebauten Transsylvanischen Alpen an, die im eisenerzreichen Banater Gebirge enden. Die große Ungarische Niederung zeichnet sich durch fruchtbaren Lößboden aus. Die Flüsse haben ihn zerfurcht und vielfach abgetragen, dafür aber fruchtbare Alluvionen aufgeschüttet, besonders nach dem S der Ebene zu, wo sich zuletzt ein vorzüglicher Lehmboden gebildet hat.

§ 77. Bewässerung. Österreich-Ungarn wird vom Stromsystem der *Donau* beherrscht, deren Lauf von Passau bis zum Eisernen Tore 1350 km lang und für Dampfschiffahrt auf dieser Strecke geeignet ist.

Rechts empfängt die Donau eine große Anzahl Alpenzuflüsse, den *Inn* (schiffbar von Hall an) mit *Salzach*, *Traun* (Hauptfluß des Salzkammergutes, auf Strecken

Salzschiffverkehr), ***Enns***, ***Raab***, ***Drau*** (schiffbar von Villach an) mit ***Mur*** (schiffbar von Judenburg an, Hauptfluß für Steiermark), die ***Save*** (schiffbar unterhalb der Mündung der Laibach) mit ***Kulpa***, ***Bosna*** und ***Drina***. Wichtige linke Donaunebenflüsse sind ***March***, ***Theiß*** (größter Nebenfluß der Donau, schiffbar von Sziget an) mit ***Szamos***, ***Körös*** und ***Maros***. Außerhalb Österreich-Ungarns münden ***Alt*** (aus Siebenbürgen) und ***Sereth*** und ***Pruth*** (aus der Bukowina).

Durch die Alpenzuflüsse ist der Donau eine ziemlich gleichmäßige Wasserfülle gesichert, was der Schiffahrt zugute kommt. Die Navigationsdauer der Donau wird durch den Winter auf nahezu drei Monate unterbrochen, bei Galatz auf 38 Tage[1]).

Bis Wien hat die Donau den Charakter eines Gebirgsflusses; sie fließt schnell. Beim Eintritt in die Oberungarische Tiefebene bildet sie die beiden fruchtbaren Schwemmlandinseln Schütt. In der großen Ungarischen Niederung fließt sie im breiten Bette vielfach durch Sumpfgegenden, wird aber am Eisernen Tore bei Orsova eingeengt (von 1900 m auf 150 m). Ein Felsrücken, der im Strombett bei Niedrigwasser oft lange Zeit (zuweilen ½ Jahr) die Schiffahrt hinderte, hat durch Sprengung eine 3 m tiefe Fahrrinne erhalten, die indessen immer noch an zu schneller Strömung leidet[2]).

Die ***Elbe*** nimmt bei Melnik die ***Moldau*** auf und wird von da ab schiffbar. Letztere ist schon von Prag an für kleinere Dampfer befahrbar.

Die ***Weichsel*** wird bei Krakau schiffbar und der ***Dnjestr*** nach der Aufnahme des Stryi. Die ***Etsch*** ist von Bozen an für die Schiffahrt geeignet. Die ***Narenta***, der größte österreichische Karstfluß, wird bis Metković von Dampfern befahren.

Als Gebirgsseen seien der ***Bodensee*** (SO-Ecke), die Seen des Salzkammergutes, der ***Gardasee***[3]) hervorgehoben, als Tieflandseen der ***Neusiedler***- und der ***Plattensee***. Die günstige Küstenbildung auf österreichischer Seite unterstützt die Schiffahrt auf dem Adriatischen Meere. Diese große mittelländische Meeresbucht ist das ganze Jahr hindurch eisfrei und wenig von Stürmen heimgesucht (am gefährlichsten sind Bora, Scirocco).

§ 78. Klimatische Verhältnisse. Das Klima Österreich-Ungarns ist wegen der mannigfaltigen Bodengestaltung auch sehr verschiedenartig. Infolge der allgemeinen Lage des Landes ist das Klima kontinental. Heiße Sommer wechseln mit kalten Wintern, am ausgeprägtesten ist dies in Ungarn und Galizien.

Die Karpathentäler und Siebenbürgen haben eine mittlere Jahrestemperatur von 6—8° C; die Ungarische Tiefebene 10—11° C. Das südliche Ungarn hat wie das südliche Tirol (hier Jahresmittel 15°) eine subtropische Sommerwärme, weil sie von den kalten Nordströmungen der Luft durch Gebirgswälle geschützt sind.

Die Niederschläge erreichen in den Gebirgsgegenden eine Höhe von reichlich 1 m (Salzburg); am geringsten sind sie in der Ungarischen Niederung, wo an vielen Stellen kaum 40 cm erreicht werden. Der

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 93.
[2]) Diese Stromregulierung 1890—96, Kostenaufwand 38¼ Mill. Mk.
[3]) Die Nordspitze des Gardasees ist nur österreichisch.

regenreiche Winter und der trockene Sommer bedingen hier den steppenartigen Charakter (Pußta).

§ 79. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Der österreichisch-ungarische Staat besteht aus dem westlich gelegenen Kaiserreich Österreich und dem östlich gelegenen Königreich Ungarn (Größe S. 96). Beide Reichshälften sind zu einer konstitutionellen Monarchie seit 1867 untrennbar verbunden. Jede Reichshälfte hat ihre besondere Verfassung, Gesetzgebung und Verwaltung, beiden sind aber auswärtige Vertretung, Kriegsmacht, Finanzangelegenheiten, Verwaltung Bosniens und der Herzegowina gemeinsam. (Über Bosnien und Herzegowina vgl. § 91.)

Das Kaisertum Österreich (Cisleithanien) besteht aus den „im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern": Nieder-Österreich (Wien, 1,6 Mill. E.), Ober-Österreich (Linz 60000 E.), Salzburg (Salzburg 38000 E.), Tirol (Innsbruck, Trient), Vorarlberg (Bregenz, Dornbirn), Steiermark (Graz 138000 E., Marburg), Kärnten (Klagenfurt), Krain (Laibach 37000 E.), Küstenland (Görz, Gradisca, Triest 180000 E., Parenzo, Pola 45000 E.), Dalmatien (Zara 33000 E., Sebenico, Spalato), Böhmen (Prag 228000 E., Pilsen 68000 E., Aussig 37000 E. Reichenberg 35000 E.), Mähren (Brünn 110000 E.), Schlesien (Troppau) Galizien (Krakau 92000 E., Przemyśl 46000 E., Lemberg 160000 E., Kolomea 34000 E.), Bukowina (Czernowitz 70000 E).

Das Königreich Ungarn (Transleithanien) umfaßt die „Länder der ungarischen Krone": Ungarn und Siebenbürgen (Budapest 732000 E., Preßburg 66000 E., Fünfkirchen 44000 E., Maria-Theresiopel [Szabadka] 82000 E., Kecskemét 58000 E., Miskolcz 48000 E., Szegedin 103000 E., Debreczin 72000 E., Großwardein 50000 E., Hódmező-Vásárhely 61000 E. — Klausenburg 50000 E., Kronstadt 37000 E., Hermannstadt 30000 E.), Fiume und Gebiet (Fiume 40000 E.), Kroatien und Slawonien (Agram 61000 E., Esseg).

Österreich-Ungarn umfaßt ein reiches Völkergemisch. Die Kulturträger der Monarchie sind die Deutschen (12 Mill. oder 25% der Gesamtbevölkerung). Sie bewohnen die Randgebiete des Böhmischen Beckens, das eigentliche Österreich und den größten Teil der Alpen, außerdem Siebenbürgen und teilweise die Städte der anderen Sprachgebiete. Die deutsche Sprache ist die Haupthandelssprache. In der östlichen Reichshälfte sind die Magyaren die Hauptbevölkerung (9 Mill. oder 18% der Gesamtbevölkerung). Sie und die Deutschen trennen den andern großen Volksstamm, die Slawen (28 Mill. oder 62%), in Nordslawen (Tschechen, Slowaken, Polen, Ruthenen) im Böhmischen Becken, in Mähren, in Galizien und am Nordrand Ungarns, und in Südslawen in den Ländern südlich der Drau (Slowenen, Kroaten, Bulgaren und Serben, denen sich sprachlich die Bosnier, Herzegowzer und Dalmatiner anreihen). Polen (4 Mill.) wohnen in Westgalizien, Rumänen (3 Mill.) in Ostgalizien, in der Bukowina, im Siebenbürgischen Hochland, Italiener in Südtirol und den Küstengebieten. Zigeuner (0,1 Mill.) und Juden (2 Mill.) leben im ganzen Land zerstreut.

Im großen ganzen ist Österreich-Ungarn gleichmäßig bevölkert. Österreich ist dichter als Ungarn bewohnt. Menschenarm sind die Hochalpenregionen, der Karst und das Innere der Karpathen.

Während in den Alpen die Ansiedelungen bis 1900 m (Vent, Gurgl) hinaufsteigen, gehen sie in den Karpathen nicht über 900 m hinauf. Die Volksdichte wächst in den Industriebezirken des nördlichen Böhmens und erreicht sogar östlich der Elbe in der Nähe der sächsischen Grenze 400 Menschen auf 1 qkm. Großstädte, also Städte mit 100000 und mehr Einwohnern, sind Wien, Graz, Triest, Prag, Brünn (Krakau mit Vorstädten nahezu 100000 E.), Lemberg, Budapest und Szegedin.

Österreich-Ungarn ist ein Ackerbaustaat. 64% der erwerbstätigen Bevölkerung gehören in Österreich, 59% in Ungarn der Landwirtschaft und ihren verwandten Zweigen (Forstwirtschaft) an. Die industrielle Bevölkerung mit Einschluß der durch Bergbau Beschäftigten ist in Österreich im Übergewicht (Ö. = 22%, U. = 13%). Durch den Handel und Verkehr werden in Österreich auch mehr (6%) als in Ungarn (3%) beschäftigt[1].

II. Urproduktion.

§ 80. Erzeugnisse des Pflanzenreiches. Österreich-Ungarn ist sehr reich an pflanzlichen Naturerzeugnissen. 95% des Bodens ist produktiv. Unfruchtbar sind nur die Gipfel und Kämme des Hochgebirges[2], die meisten Gebiete des Karstes, sowie die Sümpfe und Moore Ungarns. Dem Ackerland gehört die größte Fläche des Kulturbodens (40%)[3]. Getreidefrüchte erzeugen am meisten Ungarn, Böhmen, Mähren, Galizien, Nieder- und Oberösterreich[4]. In der Erzeugung von Hafer und Roggen, sowie von Kartoffeln und Zuckerrüben steht Österreich über Ungarn. Gerste wird in beiden Reichshälften gleichviel gebaut, ebenso Hülsenfrüchte. Ungarn ist vorzugsweise das Land des Weizens und des Maises (Kukuruz). In höheren Gegenden Österreichs gedeiht Buchweizen. Von den Handelspflanzen ist zunächst der Tabak nennenswert, der vorwiegend in Ungarn (Fünfkirchen) in großen Mengen (0,6 Mill. dz) angebaut wird. Ähnlich große Mengen erzeugt der Flachs- und Hanfbau, jener in Österreich, dieser in Ungarn. Hier ist auch der Rapsbau zu Hause. Hopfen wird in Böhmen von anerkannter Güte gebaut (Saaz).

Österreich-Ungarn steht in bezug auf den Weinbau unter den weinerzeugenden Ländern Europas mit obenan; es bringt ungefähr den zwei- bis vierfachen Betrag (200 bis 250 Mill. Mk.) der deutschen Wein-

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 107. — [2]) 1500 qkm der Ostalpen sind von Gletschern bedeckt. — [3]) Von dieser Fläche (1902: 282500 qkm) waren (1902) in Österreich bestellt: mit Weizen 3,5%, Roggen 6,1%, Hafer 6,1%, Gerste 3,5%, Mais 1,1%, Zuckerrüben 0,7%; in Ungarn: mit Weizen 12,8%, Roggen 4,0%, Hafer 3,8%, Gerste 3,8%, Mais 9,0%, Zuckerrüben 0,3%. Die Ernte betrug (1902) in Mill. t a) in Österreich: Weizen 1,3, Roggen 3,0, Hafer 3,9, Gerste 2,5, Mais 0,5, Buchweizen 0,14, Kartoffeln 11,6, Wein 4,9 Mill. hl; b) in Ungarn: Weizen 5,0, Roggen 1,3, Gerste 1,4, Hafer 1,3, Buchweizen 0,3, Mais 3,0, Kartoffeln 4,2, Wein 3,2 Mill. hl. — Vgl. auch Bd. I § 51. — [4]) Über den Anteil der österreichisch-ungarischen Getreideerzeugnisse an der Weltgetreideerzeugung (1906) vgl. Bd. I, § 57.

ernte [1]. 1 % des Bodens gehört der Weinkultur; davon kommt mehr als die Hälfte auf Ungarn.

Bekannte Weinsorten kommen in Ungarn aus: Tokay, Erlau, Ruszt, Neszmély, Ofen; in Niederösterreich aus: Vöslau; Südtirol und Dalmatien liefern leichtere Rotweine und seltner schwere Weißweine (Vino santo). Die Phylloxera hat dem niederösterreichischen Weinbau großen Schaden zugefügt.

Obst wird überall in der Monarchie angebaut, vorzüglich in Böhmen, in Südtirol. Hier gesellen sich noch Südfrüchte und Oliven dazu.

Die Forstwirtschaft erstreckt sich über ein Waldgebiet, das 30 % der Gesamtfläche der Monarchie einnimmt. Die waldreichsten Gegenden sind die Karpathen, die Mittelgebirge und die Alpengehänge. Herrscht in den Alpen und Sudeten das Nadelholz vor, so in Ungarn und Slawonien das Laubholz (Eiche).

§ 81. Erzeugnisse der Tierwelt [2]. Die ausgedehnten Weiden und Wiesen (25 % der gesamten Oberfläche) ermöglichen eine große Viehzucht, die wohl in bezug auf Anzahl über den Bedarf des Landes erzeugt, aber bezüglich der Güte noch mehr leisten könnte. In der Pferde-, Schaf- und Schweinezucht steht Ungarn über Österreich, dieses hinwiederum über Ungarn in der Rinder-, Maultier- und Ziegenhaltung. Die ungarischen Pferderassen sind berühmt. Die Rinder werden in Ungarn und Galizien mehr als Arbeits- und Fleischtiere gehalten, in den Alpenländern mehr zur Milchwirtschaft. Die Schafzucht ist infolge der überseeischen Konkurrenz (Australien, Südamerika) zurückgegangen. Edle Schafrassen (Merinos) und die Veredelung einheimischer Schafe mit englischen Fleischschafrassen ermöglichen noch einen ansehnlichen Schafbestand. Schweine werden in Ungarn (Bakonyer Wald), Siebenbürgen und Slawonien (Eichelmast) gezüchtet. Eine ansehnliche Ziegenzucht ist in Dalmatien, Bienenzucht in Österreich und besonders in Ungarn, Seidenraupenzucht in den südlichen Kronländern und in Südungarn zu Hause. Die Geflügelzucht nimmt in Österreich wie in Ungarn immer größeren Umfang an und liefert wichtige Exportartikel (Eier!).

§ 82. Schätze unter dem Boden. Österreich-Ungarn gehört zu den mineralreichsten Ländern des europäischen Festlandes. Wohl hat die Erzgewinnung zugenommen, doch ist die Vergrößerung der Betriebe nicht dem Erzreichtum entsprechend. Die Gründe liegen darin, daß Kohle und Eisen selten vereint zu finden sind, und daß die Wegeverhältnisse nicht überall gute Abfuhr der Erze gestatten. Von den Kohlen kommen 68 % auf Braunkohle, 32 % auf Steinkohle. Erstere kommt in großen Mengen in der Bruchzone des Egertales vor (Aussig, Dux, Komotau, Osseg). Das böhmische Braunkohlenlager ist das größte des ganzen Staates. Braunkohle kommt auch in den übrigen Kronländern vor, ebenso die Steinkohle, diese jedoch in größeren Mengen

---

[1] Der Produktionswert für je 1 ha ist allerdings in Österreich und Ungarn weit geringer als in Deutschland, hier 770 Mk., in Österreich etwa 400 Mk., in Ungarn nur die Hälfte des österreichischen Wertes. — [2] Über die Größe des Viehbestandes vgl. Bd. I, § 72.

(zu $^5/_6$) in Ungarn, besonders in Südungarn (im Banater Gebirge). Die Karpathen sind arm an Kohlen, ärmer die Alpen. Österreich-Ungarn hat in den letzten Jahren durchschnittlich 26 Mill. t Braun- und über 12 Mill. t Steinkohlen zutage gefördert. Das Eisen findet sich in den Alpen, Sudeten und Karpathen und wird jährlich in 1,5 Mill. t erzeugt. Die Monarchie nimmt in der Eisengewinnung den sechsten Rang unter den eisenproduzierenden Ländern ein. Steiermark ist als eisenreichstes Alpenland berühmt, das „norische Eisen" wußten schon die Römer zu gewinnen. Graphit wird im südlichen Böhmen (Schwarzbach), in Mähren und Steiermark gefunden.

In der Erzeugung von Edelmetallen übertrifft Österreich-Ungarn alle Staaten Europas, Rußland ausgenommen. Ungarn ist das bevorzugte Gebiet der Edelmetallgewinnung (Schemnitz, Kremnitz, Schmölnitz, in Siebenbürgen Zalatna). Auch Böhmen besitzt Silbererze. Ferner sind an mineralischen Bodenschätzen die Ostalpen verhältnismäßig reich, so an Kupfer, Blei, Zink, Quecksilber; letzteres bei Idria in Krain. Am südlichen Abhang des Erzgebirges gibt es Zinn (Zinnwald, Graupen)[1].

Die jungtertiären Ablagerungen, die den Außenrand der Karpathen bilden, sind reich an mächtigen Salzstöcken, so bei Wieliczka, Bochnia in Westgalizien, dann in Siebenbürgen und in der Marmaros Ungarns. Die genannten Gebiete ergeben Steinsalz, hingegen Sudsalz die gewaltigen Salzstöcke der alpinen Trias im Salzkammergut (Aussee, Hallstatt, Ischl), bei Hallein und Hall, Seesalz gewinnt man an der Küste Istriens. Die Österreichisch-ungarische Monarchie erzeugt jährlich über 4 Mill. dz. Salz; die Gewinnung ist Staatsmonopol.

Österreich-Ungarn ist reich an guten Tonerden. Porzellanerde findet sich in Böhmen (Karlsbad). Petroleum und Erdwachs fördert Galizien zutage. Von dem großen Reichtum dieser Produkte wird verhältnismäßig wenig ausgebeutet, da die russische und amerikanische Konkurrenz zu groß ist. Auf den Reichtum an Mineralquellen ist bereits hingewiesen worden. Sie befinden sich außer in Böhmen in Salzburg (Gastein), in Oberösterreich (Hall, Ischl), in Niederösterreich (Baden), in Ungarn (Ofen, Mehadia bei der Porta orientalis).

III. Industrie und Gewerbe.

§ 88. Industrien auf Grund von pflanzlichen Rohstoffen. In dem Reichtum an Rohstoffen, an Erzen liegt der industrielle Aufschwung Österreich-Ungarns begründet. Dem landwirtschaftlichen Osten des Reiches steht der industrielle Westen gegenüber. Nur in und um Budapest finden wir im Osten einen Industriemittelpunkt.

Der Weizenbau Ungarns hat eine großartige Mehlindustrie hervorgerufen. Das ungarische Mehl ist wegen seiner Güte (kleberreiche Körner) auf dem Weltmarkt bekannt. Die Hauptorte der Mühlenindustrie sind

[1]) Statistische Angaben über die Größe der Kohlen- und Metallgewinnung siehe Bd. I, § 81 Anhang.

Budapest und Temesvar. In ungefähr 300 Fabriken wird Rübenzucker hergestellt; wichtig sind Böhmen (in Aussig eine der größten Fabriken des europäischen Festlandes), Mähren, Schlesien und Ungarn.

Die Bierbrauereien liefern jetzt über 20 Mill. hl Bier, wovon etwa ein Zehntel auf Ungarn entfällt und ebensoviel auf Pilsen allein. Andere wichtige Bierorte sind Budweis, Leitmeritz, Wien, Schwechat, Graz. Ungarn besitzt zweimal so viel Branntweinbrennereien wie Österreich; sie sind aber mehr wirtschaftliche Kleinbetriebe. Die Tabakfabrikation ist Staatsmonopol (46 Staatsfabriken).

Die Baumwollenindustrie blickt auf eine hundertjährige Entwicklung zurück. Sie verfügt über 3 Mill. Feinspindeln. Böhmen ist das Hauptgebiet dieses Industriezweiges (Reichenberg mit Umgebung); ihm reihen sich Niederösterreich, Vorarlberg und Oberösterreich an. Baumwollensamt wird ebenfalls in Böhmen hergestellt (Warnsdorf). In der Leinwarenindustrie behauptet Böhmen wiederum die erste Stelle (in Trautenau Flachsbörse). In dem Sudetengebiet ist diese Industrie Großbetrieb, in dem übrigen Böhmen, in den andern Kronländern, sowie in Ungarn mehr häusliche Nebenbeschäftigung. Juteweberei ist in denselben Gebieten zu finden, Hanfindustrie in Ungarn.

Die Papierfabrikation blüht mehr und mehr empor in ihren Sitzen in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark und Nordböhmen. Im Buchgewerbe ist Wien ein Konkurrent von Leipzig und Berlin[1]). Feine Holzschnitzereien und Spielwaren liefern Salzburg und Tirol, und die österreichischen Möbel aus gebogenem Holz sind weltberühmt (Wien). Der Wagenbau (Luxuswagen) steht den besten Pariser Wagen nicht nach und ist in der ganzen Welt geschätzt. Gleich gut sind die Eisenbahnwaggons von Prag.

§ 84. Industrien auf Grund von tierischen Erzeugnissen und andere Gewerbe. Die Schafwollenindustrie beschäftigt reichlich 600000 Feinspindeln. In der Streichgarnspinnerei und -weberei steht Böhmen (Reichenberg) wiederum obenan; dann folgen Mähren (Brünn), Schlesien (Bielitz) und Galizien (Biala). Kammgarnspinnereien und -webereien sind am zahlreichsten in Böhmen (Reichenberg, Asch). Die Tuchfabrikation blüht in Mähren (Brünn) und Steiermark, hier besonders die Herstellung von wasserdichten Lodenstoffen. Schals, feine Möbelstoffe liefert Wien, außerdem Teppiche; letztere auch Reichenberg und Brünn. Für die Seidenindustrie ist Wien der Hauptort. Die Hutfabrikation liefert ganz hervorragende Erzeugnisse (Wien, Prag, Graz). Die Lederfabrikation mit ihren praktischen Erzeugnissen und Luxusartikeln blüht am meisten in Niederösterreich (Wien, Krems), Böhmen (Prag, Pilsen), Galizien, Mähren, Budapest.

Erzeugnisse, die hauptsächlich aus gemischten Stoffen bestehen, sind die Wirkwaren der Reichenberger und Egerer Bezirke, die Weißstickerei im Erzgebirge und Vorarlberg, die Kunststickerei

---

[1]) Vgl. Bd. I, §§ 88—90.

in Wien, Graz, Prag und Budapest. Fertige Kleider und Wäsche von anerkannter Güte liefern Wien, Prag, Budapest nach allen Erdteilen. In der Herstellung musikalischer Instrumente genießt Österreich-Ungarn Weltruf; so sind z. B. die Klaviere, Harmonikas und Drehorgeln Wiens, die Blas- und Streichinstrumente Böhmens berühmt.

§ 85. Industrien auf Grund von mineralischen Rohstoffen. Auf Grund der mineralischen Rohstoffe hat sich eine große Metallwarenindustrie entwickelt. Die Stahlerzeugung führt uns nach Steiermark (Vordernberg, Bruck, Graz), Oberösterreich (Steyr), Böhmen (Prag, Pilsen) und Mähren (Wittkowitz). Berühmt ist die Sensen- und Waffenfabrikation von Steyr. Die größten Maschinenfabriken haben Wien, Budapest, Prag, Wiener-Neustadt, Graz, Brünn, Pilsen, Triest. Hier, sowie in Fiume und Pola sind Werften entstanden, in denen der Bau von Holzschiffen durch den von eisernen Schiffen verdrängt worden ist. Luxuswaren mancherlei Art, besonders in Bronze, Silber- und Goldgegenstände liefert vor allem Wien.

Auf Grund der großen Mengen schöner Ton- und Porzellanerden ist in Österreich eine große Glas-, Ton- und Porzellanindustrie emporgeblüht, deren Erzeugnisse auf dem Weltmarkte mit tonangebend sind. Die erste Stelle in der Glasindustrie nimmt Böhmen ein (Haida, Steinschönau, Gablonz, Tannwald, Eleonorenhain), dann folgen Mähren, Steiermark und Niederösterreich. In der keramischen Industrie steht Böhmen ebenfalls obenan (Karlsbad, überhaupt der Bezirk von Eger). Chemische Fabriken und Mineralöl-Raffinerien blühen immer mehr empor.

IV. Verkehr und Handel.

§ 86. Österreich-Ungarn als Wirtschafts- und Handelsgebiet. Für Deutschland und Westeuropa ist Österreich-Ungarn mehr ein Land der Rohprodukte, für die Balkanstaaten, (den Orient) ein Industrieland. Es liegt zwischen den entwickeltsten nnd unentwickeltsten Staaten Europas. Das sind die Ursachen zu der lebhaften Handelsbewegung Österreich-Ungarns; neben der Ein- und Ausfuhr ist ein reger Durchgangsverkehr vorhanden. Durch die Adria ist dem Lande ein direkter Anteil am Weltverkehr und Welthandel gegeben. Der Gegensatz zwischen Orient und europäischem Westen wiederholt sich im kleinen innerhalb der Reichsgrenzen. Die industriellen Erzeugnisse der wohlentwickelten nordwestlichen Kronländer gehen nach dem weniger entwickelten landwirtschaftlichen Osten und finden also hier ihr natürlichstes und wichtigstes Absatzgebiet, während der Osten den Westen mit überreichen Brotstoffen versorgt[1]). Dadurch hat sich ein lebhafter Binnenhandel entwickelt.

§ 87. Binnenhandel. Die Wasserverkehrswege. Der Binnenhandel wird durch eine Anzahl natürlicher Verkehrswege gefördert, unter denen die

---

[1]) Vgl. auch den Eingang zu § 83.

Donau obenan steht. Sie ist durchgängig auf österreichischem Gebiet für den Dampferverkehr geeignet.

Als regelmäßige Handelsstraße wird die Donau bereits seit dem Jahre 1830 befahren, in welchem Jahre sich zu Wien die „Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ gegründet hatte, die heute noch den größten Handelsverkehr auf der Donau unterhält und den Wettstreit mit den Eisenbahnen noch erfolgreich besteht. Ihre Dampfer verkehren zwischen Regensburg und Galatz, auf den Donaunebenflüssen (Save bis Sissek, Drau bis Bares, Theiß bis Szolnok), auf dem Schwarzen Meere zwischen Galatz und Odessa, zwischen Galatz und Batum. Wenn sich hier trotz aller Bemühungen noch nicht ein so großer Verkehr wie auf der Elbe und dem Rheine entwickelt hat, so liegt der Grund hierfür in dem weit in fremdes Gebiet hinausgerückten Mündungsgebiet der Donau und in den vielen kulturarmen Uferlandschaften[1]).

Die Elbe-(Moldau-)Straße ist der nächst wichtige Wasserweg.

Die ansehnlichste der Schiffahrtsgesellschaften, die einen regelmäßigen Verkehr zwischen Aussig und Hamburg eingerichtet hat, ist die „Österreichisch-Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“. Holz, Obst und Braunkohlen (diese jährlich zu 40 Mill. dz) werden nach N verfrachtet.

Die österreichischen Waren, die nach den entferntesten Plätzen der Erde, nach Westeuropa, Amerika und Australien von Hamburg aus eingeschifft werden, gehen nach diesem Hafen auf der Elbe für 3 Mk. pro dz. Dieser Preis hat die Kosten durch die Eisenbahn bedeutend zurückgebracht, doch betragen diese immer noch 4 bis 5 Mk. pro dz. Der Hauptumschlagsplatz der Elbe ist Aussig. Hamburg erscheint gleichsam als ein österreichischer Hafen[2]).

Trotz günstiger Verhältnisse hat Österreich-Ungarn sein Kanalnetz nicht ausgebaut (Franzenskanal zwischen Donau und Theiß). Die Länge der schiff- und flößbaren Flüsse kann man rund zu 12000 km annehmen, wovon 5000 km auf Ungarn entfallen. 4000 km sind dem Dampferverkehr zugänglich.

§ 88. Die Landverkehrswege. Österreich-Ungarn ist von zahlreichen Landstraßen durchzogen. Der O steht sowohl in der Anzahl wie in der Güte seiner Straßen hinter dem W zurück. Das Ungarische Tiefland hat großenteils, hauptsächlich im S, kein gutes Gesteinsmaterial zum Straßenbau.

Eisenbahnen werden bereits seit 1831 gebaut, aber erst seit 40 Jahren ist ein großer Aufschwung zu verzeichnen. Infolge der Bodengestaltung liegt dem ungarischen Bahnnetz eine große Einheitlichkeit zugrunde, mit einem Zentralknotenpunkt in Budapest. Im W ist die Einheitlichkeit weniger gewahrt. Hauptpunkte sind Wien, Prag und Pilsen.

Die Pässe der Karpathen und des Randgebirges sind tief eingeschnitten, nicht so die Alpenpässe. Österreich ist mit Deutschland durch 36 Eisenbahnen verbunden, mit Rußland durch 5 Karpathen-

[1]) Vgl. über die Donau auch S. 33. — [2]) Vgl. den Güterverkehr auf der Elbe § 58.

bahnen. Durch den Tömöspaß führt die Bahn von Kronstadt südlich nach Bukarest. Die eigentliche Eingangspforte zur Walachei, die *Porta orientalis*, benutzt die Temesbahn. Sie ist von jeher eine der wichtigsten Straßen zwischen der ungarischen und rumänischen Niederung gewesen, da sie die Umgehung der Donauengen ermöglicht. Nach Serbien führt eine Hauptbahn, nach Italien bahnen sich durch alpine Regionen 3 Schienenstränge den Weg.

Österreich kann auf seine Alpenbahnen ebenso stolz wie die Schweiz sein; so besonders auf die Semmeringbahn, die sich in Bruch teilt. Während der eine Zweig durch Kärnten nach der Adria eilt, durchläuft der andere Steiermark und Krain. Sodann sind bedeutungsvoll die Brennerbahn, die Süddeutschland durch Tirol mit Italien verbindet, und die Arlbergbahn (Arlbergtunnel 10270 m), die von Österreich zur Schweiz hinüberläuft. Nur eine große Eisenbahn fehlt noch, die direkte Verbindung Wiens mit Mailand, also des Inns mit der Adda. Auf österreichischem Gebiet vermittelt den in dieser Richtung pulsierenden Straßenverkehr bis jetzt die Stilfserjochstraße.

Infolge der zentralen Lage Österreich-Ungarns nimmt es nicht wunder, daß sehr viele Haupteisenbahnlinien, besonders die Expreßlinien, in ihrer Mehrzahl dieses Land berühren und durchschneiden.

Es sind folgende Luxuszüge: Der Orient-Expreß[1]) Paris—Wien—Budapest—Konstantinopel, oder Budapest—Konstantza; mit ihm treffen sich in Budapest der Berlin-Budapest-Orient-Expreß Berlin—Breslau—Oderberg—Budapest und der Ostende-Wien-Budapest-Expreß Ostende—Brüssel—Cöln—Frankfurt—Nürnberg—Wien—Budapest. Ein neuester Expreßzug verbindet Berlin mit Wien, und zwar über Leipzig, Franzensbad, Eger und Marienbad. In Karlsbad enden der Ostende-Nürnberg-Karlsbad-Expreß und der Paris-Karlsbad-Expreß Paris—Straßburg—Stuttgart—Nürnberg—Karlsbad. Der Nord-Süd(Brenner)-Expreß führt von Berlin über Leipzig, München, Bozen-Gries, Verona nach Mailand.

Österreich hat rund 20000 km Eisenbahnen im Betrieb, Ungarn 17000 km[2]); d. h. in Österreich-Ungarn kommen auf 100 qkm 5,5 km Eisenbahnlänge und auf 10000 Bewohner 8 km.

Der Postverkehr mit seiner Postsparkasseneinrichtung erzielt bedeutende Umsätze; der österreichische Postverkehr wertet nach Dichte und Umfang das Doppelte des ungarischen[3])[4]).

§ 89. Handelsplätze. Die wichtigsten Handelsplätze in Österreich sind Wien, Prag, Aussig, Reichenberg, Brünn, Brody, Graz, Triest, in Ungarn Budapest, Fiume.

---

[1]) Über die Länge der Expreßlinien und der Fahrzeit siehe Deutsches Reich, § 55. — [2]) Am 1. Jan. 1903 waren in der gesamt. Monarchie 36910 km Eisenbahnen in Betrieb, Ende 1890 nur 27118 km. — Vgl. die Eisenbahnen der Erde Bd. I, § 101. — [3]) Vgl. Bd. I, § 99.

[4])

		Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
Österreich	1901 [*1891*]	1444,3 [*669,9*]	179,2 [*120,5*]	15,4 [*9,7*]	182,5 [*40,4*]	104,8 [*17,4*]
Ungarn .	1901 [*1891*]	511,6 [*231,9*]	117,2 [*78,6*]	7,4 [*4,9*]	96,2 [*3,9*]	43,1 .

Wien (1675000 E.) ist einer der schönst gelegenen Orte und die viertgrößte Stadt Europas. Es liegt am Ende der Ausläufer der Alpen, da wo die Donau ihren Charakter als Gebirgsfluß verliert, und ist nicht nur Hauptstadt der gesamten Monarchie, sondern auch der erste Mittelpunkt des Handels, der Knotenpunkt des Orients mit dem Westen. Darum ist Wien ein Börsenplatz von europäischer Bedeutung, ein Bankplatz ersten Ranges. ***Budapest*** (*Ofenpest*, 732000 E.) zu beiden Seiten der Donau, die von großartigen Kais eingeschlossen wird, ist die Hauptstadt Transleithaniens und zugleich dessen erste Handelsstadt. Getreide, Wolle und Ölfrüchte haben hier ihren Hauptstapelplatz. Zahlreiche Banken und Kreditvereine, Messen und ausgezeichnete Flußhafenanlagen befördern Handel und Verkehr. *Prag* (223000 E.), zu beiden Seiten der Moldau, ist die Hauptstadt Böhmens und im Herzen des Böhmischen Beckens gelegen. Diese herrliche Naturlage hat die Stadt zu einem Staats- und Handelszentrum erhoben. Das große Straßennetz Böhmens läuft hier zusammen, und so mußte es auch ein Haupthandelsplatz und ein Hauptknotenpunkt des österreichischen Eisenbahnnetzes werden. *Triest* und *Fiume* sind die zwei größten Häfen der Monarchie, jener von Österreich, dieser von Ungarn. *Triest* (180000 E.), der bedeutendere von beiden, am Meerbusen gleichen Namens, im N des Adriatischen Meeres, verdankt seinen Aufschwung dem Österreichischen Lloyd (gegründet 1833, wurde 1836 Dampfschiffahrtsgesellschaft) und dem Durchstich der Landenge von Suez. Der Österreichische Lloyd ist eine der großen Schiffahrtsgesellschaften des Mittelmeeres[1]). Seine Linien gehen von Triest aus, vornehmlich nach Venedig (63 Seemeilen in 6½ Std.), der gesamten Levante, der Türkei (Konstantinopel 1271 Seemeilen in 7¼ T.), Ägypten (Alexandria 1202 Seemeilen in 5¼ T.), Ostindien (Bombay in 17 T., Kalkutta in 40—42 T.), Ostasien (Schanghai, Yokohama, Kobe in 54—74 T.) und Südamerika (Rio de Janeiro und Santos in 51 T.). Die Schiffahrtsbewegung von Triest ist also recht bedeutend[2]). In *Fiume* ist das größte Schiffahrtsunternehmen die „Adria", die regelmäßigen Verkehr mit Italien, Spanien, Portugal, Algerien, Brasilien und England unterhält[3]). Triest und Fiume sind Freihäfen und sind von der Zollgrenze, die Österreich und Ungarn umschließt, ausgeschlossen.

§ 90. Außenhandel. Der österreichisch-ungarische Außenhandel vollzieht sich großenteils auf dem Lande (⅚ *Land-*, ⅙ *Seeverkehr*).

Die Handelsflotte verfügte 1903/4 über 344 Fahrzeuge mit 368000 Reg.t netto[4])[5]).

Die *Hauptausfuhrartikel* sind Holz (darunter besonders Faßdauben), Zucker, Eier, Gerste, Kohle, Malz, Lederartikel (Handschuhe), Rinder, Pferde, Glas und Glaswaren, Porzellan, Wollwaren, Schmuckgegenstände, Häute und Felle, fertige Kleider (Hüte), Papier, Eisenwaren, Mehl, Wein und Weinstein, Bier, Obst, Mineralwässer, Salz, Quecksilber. Von der Ausfuhr sind 36% Nahrungs- und Genußmittel, 8% lebende Tiere,

---

[1]) Andere bedeutende Schiffahrtsgesellschaften mittelmeerischer Länder siehe Bd. I, § 123. — [2]) 1902 (1901) 20796 (20012) Schiffe mit 5 (4,6) Mill. Reg.t, davon auf Auslandsverkehr 6601 (6277) Schiffe mit 3,6 (3,3) Mill. Reg.t. — [3]) Nicht weit von Fiume liegt das reizende Seebad Abbazia. — [4]) Der gesamte Schiffsverkehr in allen Häfen der Monarchie umfaßte im Jahre 1901 351000 Schiffe (darunter 273200 Dampfer) mit 39 Mill. Reg.t. *[1891 142000 Schiffe (darunter 33800 Dampfer) mit 16,6 Mill. Reg.t.]* — [5]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123.

28 % Rohstoffe und 28 % Fabrikate[1]). Die *Einfuhr* besteht hauptsächlich aus Baumwolle, Wolle, Steinkohle, Tabak, Kaffee, Häuten und Fellen, Wollgarnen, Maschinen, Büchern und Landkarten, Kupfer, Flachs und Jute, Südfrüchten, Reis und Chemikalien. Von der Einfuhr sind 50 % Rohstoffe, 28 % Fabrikate, 18 % Nahrungs- und Genußmittel, 2 % lebende Tiere[2]).

Der Außenhandel Österreich-Ungarns hat sich stetig gesteigert. Schon seit 1889 gehört die Monarchie zu den Großhandelsstaaten, die also in der Ausfuhr sowohl wie in der Einfuhr über 1 Milliarde Mark Umsatz aufweisen[3]).

Die Hauptverkehrsländer der Österreichisch-ungarischen Monarchie sind Deutschland (44 % des Gesamthandels), Großbritannien (10 %), Britisch-Indien (4 %), Italien (7 %), Vereinigte Staaten (5 %), Rußland (4½ %), Schweiz (3½ %), Türkei (3½ %), Serbien (3 %), Rumänien (3 %).

Warenverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland. Über den Gesamtwert des Handels mit Deutschland vgl. Tabelle zu § 65.

Österreich-Ungarn sandte (1902) nach Deutschland: Braunkohlen (über 63 Mill. Mk.), Steinkohlen (7,3 Mill. Mk.), Bau- und Nutzholz (55 bis 60 Mill. Mk.), Gerste und Malz aus Gerste (zusammen über 65 Mill. Mk.), Eier und Eigelb (über 50 Mill. Mk.), Ochsen (33,5 Mill. Mk.), Kühe, Pferde, Fleisch, Kalbfelle, Blasen und Därme, Häute und Felle, Federvieh, Milchbutter (9 bis 10 Mill. Mk.), Obst (frisch über 10, getrocknet 5 Mill. Mk.), Wein (4 Mill. Mk.), Küchengewächse, Kleie, Kleesaat und andere Saat, Flachs und Hanf, gemünztes Gold (über 21 Mill. Mk.), Bücher, Karten und Musikalien (zusammen gegen 10 Mill. Mk.), Eisenerze, Maschinen, Bier (gegen 9 Mill. Mk.).

Österreich-Ungarn empfing von Deutschland Steinkohlen (gegen 65 Mill. Mk.) und Koks (12 Mill. Mk.), Bücher, Karten, Musikalien (zusammen über 38 Mill. Mk.), Farbendruckbilder und Kupferstiche (über 11 Mill. Mk.), Papier und Papierwaren, grobe und feine Eisenwaren, Maschinen, Lokomotiven und Lokomobilen, rohe und zubereitete Schaf- und Baumwolle und daraus gefertigte Garne, gemünztes und ungemünztes Gold (gegen 44 Mill. Mk.), rohes Silber, Waren aus Edelmetallen, Anilin- und andere Teerfarbstoffe, feine Leder (Korduan) und feine Lederwaren, besonders Handschuhe, Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, Rindshäute, grobe Tischlerarbeiten und Sämereien, Bier (über 1 Mill. Mk.).

---

[1]) In der Ausfuhr 1902 waren dem Gewichte nach die ersten Waren in *Mill. t:* Braunkohlen 7,9, Steinkohlen 0,7, Holz, roh und bearbeitet 3,3, Getreide 0,5, Malz 0,2, Kleie 0,15, Eier 0,12, Bier 0,1, Obst 0,09, Bohnen 0,07; dem Werte nach in *Mill. Mk.*: Holz 166, Vieh 129, Zucker 118, Eier 95, Getreide 90, Stein- und Braunkohlen 76, Lederwaren 48, Wollwaren 40, Glas 40. — [2]) In der Einfuhr 1902 waren dem Gewichte nach die ersten Waren in *Mill. t*: Steinkohlen 5,8, Koks 0,55, Getreide 0,24, rohe Baumwolle 0,14, Zitronen 0,09, Reis 0,06, Maschinen für Textilwaren 0,018; dem Werte nach in *Mill. Mk.*: Baumwolle 186, Wolle 101, Steinkohlen und Koks 86, Tabak 44, Häute u. Felle 40, Seide 38, Bücher und Landkarten 38, Maschinen 37. — [3]) 1902 Einf. 1462, Ausfuhr 1620 Mill. Mk. — Vgl. Bd. I, § 121.

Bosnien und Herzegowina.

§ 91. Größe, Lage, Bewässerung, Klima, Bevölkerung, Urproduktion, Gewerbe, Handel und Verkehr. Größe. 51028 qkm, 1737000 E., 34 E. auf 1 qkm.

Lage. Südlich von der Save, zwischen Una und Drina breitet sich Bosnien und die Herzegowina aus.

Bodengestalt. Die Gebirge sind als Fortsetzung des Karstes aufzufassen; hervorragend sind die Dinarischen Alpen, die schroff zur Meeresseite abfallen, im Osten in das Bosnische Erzgebirge übergehen, das sich allmählich nach der Niederung der Save abdacht.

Bewässerung und Klima. Das Land gehört zum Wassergebiet des Schwarzen Meeres (*Save* mit der *Una*, dem *Vrbas*, der *Bosna* und der *Drina*) und des Adriatischen Meeres (*Narenta*). Das Klima ist reich an Gegensätzen. Auf den Höhen herrscht ein langer Winter. Die Lufttemperatur der Täler, besonders der nach S zu geöffneten, ist sehr warm. Das Landschaftsbild erinnert hier ganz an das der gleichen Breite Spaniens.

Bevölkerung. Unter den österreichischen Ländergebieten sind Bosnien und die Herzegowina die wenigst dicht bevölkerten. Die gesamte Kultur war unter türkischer Herrschaft (jetzt noch 35 % Mohammedaner) ganz vernachlässigt und erst unter österreichischer Oberhoheit (seit 1878) hat sich das Land kulturell gehoben. 88 % der Bevölkerung beschäftigt sich mit Ackerbau, der in der einfachsten Weise betrieben wird. Industriebevölkerung haben einige Städte und Gegenden, wo Bodenschätze zutage gefördert werden.

Urproduktion. Das *Ackerland* bedeckt $^1/_4$ der Landoberfläche. Die Hauptbrotfrucht, die angebaut wird, ist der Mais; ihm folgen Weizen, Gerste, Hafer, Roggen, Hirse, Buchweizen und Kartoffeln. Von Industriezweigen werden in geringen Mengen Flachs und Hanf angebaut, neuerdings mit großem Erfolg Zuckerrüben. Reich ist das Land an Obst (Pflaumen). In den Tälern der Herzegowina gedeihen Tabak (jährlich 380—400 t), Wein und Oliven. Fast die Hälfte des Landes ist mit Wald bedeckt. Schon die alten Römer und Venezianer haben hier große Mengen Holz geholt und so wesentlich zur Entwaldung des Karstes beigetragen.

Die *Viehzucht*, die gute Weiden und Wiesen (17 % des Landes) zur Verfügung hat, hebt sich zusehends und erstreckt sich auf Pferde (Esel, Maultiere), Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine. Auch Seidenraupenzucht wird betrieben.

Die *mineralischen Bodenschätze* sind sehr reich und erstrecken sich auf Eisen-, Kupfer-, Chrom- und Antimonerze. Auch die Kohlenschätze sind bedeutend, ebenso die Salzlager (bei Dolnja Tuzla).

Gewerbe. (Bergbau u. Industrie). Die Industrie ist im großen ganzen noch Klein- und Hausgewerbe und geht kaum über den notwendigsten Bedarf hinaus. Nur etliche Artikel werden in größeren Mengen her-

gestellt, so Schafwolldecken, Teppiche und Lederwaren in Sarajewo und Waffen (namentlich damaszierte Säbel und Dolche) in Mostar und Sarajewo. Zuckerfabriken finden sich am unteren Lauf der Bosna (Doboj). Papier-, Tabak- und Sodafabriken, Bierbrauereien sind die größeren Betriebe.

Handel und Verkehr. Die Verkehrswege sind erst unter der österreichischen Regierung brauchbar geworden. Die Haupteisenbahn durchzieht das Land von N nach S, verbindet die Hauptstädte des Landes und hat neuerdings eine wesentliche Verlängerung nach der Meeresküste und nach S (Cattaro) erhalten. Die neue Eisenbahn wird einen noch größeren Aufschwung des Landes zur Folge haben. Nur der Eisenbahnanschluß nach der türkischen Seite fehlt[1]).

Als Handels- und Verkehrsstädte sind *Sarajewo* (38000 E.), *Banjaluka* und *Mostar* hervorzuheben. Der Handel liegt vielfach noch in den Händen von spanischen Juden. Beide Ländergebiete sind in das allgemeine österreichisch-ungarische Zollgebiet einbezogen.

Die Ausfuhr erstreckt sich auf Holz, Pflaumen, Schafwollengewebe, Vieh, Erze und Kohlen. An Pflaumen und Pflaumenmus werden jährlich 1700 t exportiert. In der Einfuhr stehen die Industrieartikel obenan, dann folgen Kolonialwaren.

Schweiz.

I. Boden und Staat.

§ 92. Größe und Lage. Die Schweiz hat einen Flächenraum von 40000 qkm mit 3,3 Mill. Einwohnern (83 E. auf 1 qkm). Sie liegt in der Mitte zwischen Nordpol und Gleicher[2]), im Herzen Europas, zwischen vier hochentwickelten Kultur- und Großstaaten und erstreckt sich zwischen Bodensee und Rheinlauf bis Basel im N bis zu den südlichen Alpenseen, vom Jura im W bis zum Quellgebiet der Etsch im O. Mit Ausnahme Serbiens ist sie das einzige größere Staatsgebilde Europas, das nicht das Meer berührt. Weil sie das Hauptgebiet der Alpenwelt umfaßt, ist sie zugleich der einzige europäische Alpenstaat.

§ 93. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. Pässe. Die Alpen bedecken die reichliche Hälfte des Flächenraums der Schweiz. In NW und N ist ihnen die Schweizer Hochebene vorgelagert, die nach außen hin durch das Juragebirge abgeschlossen wird.

---

[1]) 1908 waren 1098 km Eisenbahnen in Betrieb [*1891 nur 672*]. — Postverkehr:

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitung in 1000 km	*Telegramme* in 1000 Stück	*Telephon* Drahtleitung in 1000 km
1901 [*1891*]	16,2 [*9,3*]	7,9 [*6,0*]	680 [*965*]	2,4 [.]

[2]) Genauer zwischen 45° 50′ und 47° 50′ n. Br. und 6° bis 10° ö. L.

Die Schweizer Alpen bilden den Nordostflügel des großen Westalpengebietes. Sie reichen vom Rhoneknie bei Martigny und dem Großen St. Bernhard bis zum Bodensee. Durch das obere Rhone- und das Vorderrheintal werden sie in eine südliche und nördliche Zone geteilt. Beide Zonen bestehen aus altkristallinischem Gestein. In der südlichen Zone ragt das Massiv des Monte Rosa (Monte Rosa 4638 m, Matterhorn 4482 m) hervor, auch Walliser Alpen genannt, weiter im O die Adula-Gruppe. Die Bernina-Gruppe der Schweiz gehört bereits dem Ostalpengebiet an. Durch die Walliser Alpen bahnen sich der Große St. Bernhard-Paß (2472 m) einen Weg vom Rhonetal nach der Dora Baltea, der Simplon (2610 m) vom Rhonetal nach dem Lago Maggiore, der Lukmanier (1917 m) und der Bernhardin (2063 m) vom Rheintal nach dem Lago Maggiore, der Splügenpaß (2117 m) nach dem Comer See, ebenso der Maloja- und der Berninapaß. Die linke Hälfte der nördlichen Zone ist als *Berner Oberland* bekannt (Finsteraarhorn, Jungfrau 4167 m, Mönch, Eiger, Schreckhorn, Wetterhorn; der Aletschgletscher ist 24 km lang und zugleich der größte Alpengletscher); die rechte Hälfte erreicht in der Tödi-Gruppe und im Sentis noch ansehnliche Höhen. Östlich vom Finsteraarhornmassiv baut sich der St. Gotthard-Stock auf, in dem sich die beiden kristallinischen Zonen zusammenschnüren. Darum liegen hier die wichtigsten Pässe. Im St. Gotthard-Paß (2114 m) ist die einzige Stelle der mittleren Schweiz gegeben, wo mit einem Anstieg die Alpen überquert werden. Dieser Paß führt direkt von N nach S, vom Reußtal ins Tessintal, und zugleich kreuzt sich mit ihm eine westöstliche Verkehrslinie, die sich im obern Rhonetal in zwei parallele, wenngleich verschieden lange Straßenzüge teilt; der südliche führt vom oberen Rhonetal durch den Nufenen-Paß in das Tessintal, durch die Furka ins obere Reußtal (Urseren-Tal) und weiterhin durch den Oberalppaß in das Vorderrheintal.

Die Schweizer Hochebene (im Mittel 500 m hoch) ist ein Hügelland mit beträchtlichen Höhenunterschieden. Die Unebenheiten sind durch die Moränen der Eiszeitgletscher und durch die Auswaschungsarbeit der Flüsse entstanden. Späterer Gletscherschutt und die Anschwemmungen der Flüsse haben die Ebene angefüllt, und eine fruchtbare Ackerkrume hat sich allenthalben gebildet. Fruchtbare Talauen wechseln mit Rebengeländen und waldbedeckten Höhen. Die tiefste Stelle der Hochebene füllt der Genfer See aus, der von lieblichen Gebirgslandschaften umgeben wird.

Das Schweizerische Juragebirge hat seinen Namen von dem Vorherrschen der Juraformation. Viele Gebirgsketten (in der Mitte 10—12) laufen parallel zueinander. Oft sind sie kulissenartig ineinander verschoben, und dann öffnen sich die Längstäler und bilden wichtige Eingangspforten, wie das *Val de Travers*. Die Juraketten bieten durchgängig dem Verkehr große Schwierigkeiten. Die Verkehrswege sind gezwungen, auf langen Strecken den Längstälern zu folgen, um bei günstigen Bodenverhältnissen durch ein kurzes Quertal in ein anderes Längstal zu gelangen. Das beweisen auffällig schon die Flußläufe, wie der Rhonedurchbruch (Porte du Rhône) und der Verlauf des Doubs. Die Höhen des Jura sind rauh, der Kalkboden ist einer üppigen Vegetation nicht günstig, vielfach ist er geradezu unfruchtbar. Wo er nicht als Weide benutzt wird, hat man ihn zu bewalden versucht.

§ 94. Bewässerung und Klima. Die Schweiz ist ein wasserreiches Land. Sind die Flüsse wegen ihres reißenden Laufes auch nicht zur Schiffahrt geeignet, so sind sie doch für Industrie und Gewerbe eine unschätzbare Kraftquelle. Die Gletscher, die Mutter der Alpenflüsse, sorgen für einen wenig schwankenden Wasserstand.

Der St. Gotthard-Stock ist nicht bloß ein Gebirgsknoten, sondern auch ein Quellzentrum, das nach allen vier Himmelsrichtungen seine Gewässer entsendet, nach S den *Tessin*, nach W die *Rhone*, nach O den *Rhein* und nach N die *Reuſs*, die sich in die *Aar* (*Aare*) ergießt, die nach kurzem Juradurchbruch den Rhein erreicht. Andere wichtige Nebenflüsse der Aar sind *Emmen* und *Limmat*. Die Schönheit der Schweiz wird durch ihren Seenreichtum erhöht. An ihren Grenzen liegen die zwei größten Alpenseen, der *Genfer See* (582 qkm) und der *Bodensee* (538 qkm). Andere nennenswertere Seen sind der *Neuenburger*-, der *Vierwaldstätter*-, der *Züricher*-, *Lugano*- und *Langen-See* (Lago Maggiore).

Klima. Gemäß der wechselvollen Gestaltung des Bodens und seiner Höhenunterschiede (375 m bis über 4000 m) sind Temperatur und Niederschläge sehr wechselvoll. Das Klima der südlichen Schweiz, im Gebiet des Genfer Sees und des Tessins, ist sehr mild (11—13° mittlere Jahrestemperatur). Diese Gegenden werden im Winter als klimatische Kurorte aufgesucht, wie auch andere geschützte Alpentäler (Davos). In den höheren Gebirgsgegenden erreichen die jährlichen Regenmengen 2 m; verhältnismäßig regenarm ist das obere Rhone- (Siders nur 55—60 cm) und das Engadintal. Die Schweizer Hochebene hat eine mittlere Regenmenge von 70—80 cm.

§ 95. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Die Schweiz oder die Schweizerische Eidgenossenschaft ist ein Bundesstaat von 25 Republiken in 22 Kantonen. Jede Republik verwaltet sich als selbständiger Staat, nur Post, Telegraphen und Zollwesen, sowie Münzen und Maße sind einheitlich. Kaum ein Staatengebilde beweist durch seine Zerstückelung mehr den staatenbildenden Einfluß des Bodens als die Schweizerische Eidgenossenschaft. Die Eifersucht der umliegenden Mächte bewahrt ihr eine glückliche Selbständigkeit, macht sie zu einem neutralen Staat.

Der Hauptteil der Bevölkerung ist rein deutsch (72%). Die Deutschen sitzen in der Mitte, im N und O, also im Stromgebiet des Rheins. Im Stromgebiet der Rhone, im SO des Landes, wohnen Franzosen (22%), im Tessin-Kanton Italiener und in der SO-Ecke, in Graubünden Romanen (Rätoromanen oder Ladiner). Es gibt keinen Kanton, der ausschließlich französisch oder italienisch wäre, wohl aber solche, die rein deutsch sind, und in allen anderen Kantonen wohnen Deutsche. Die Handelssprache ist deutsch und französisch.

Die durchschnittliche Dichtigkeit hat mit dem neuen Jahrhundert 80 Einwohner auf 1 qkm überschritten. Die Alpenregion ist am wenigsten dicht bevölkert. Ebenso dünn müßte das Juragebirge bevölkert sein; hier, entfernt von den Unbilden der Gletscherwelt, haben aber besonders günstige Wasserverhältnisse eine reiche Industrie entwickelt. Verhältnismäßig dicht ist die Hochebene bewohnt. Die industriereichen Bezirke von Genf und Zürich besitzen die größte

Volksdichte (300 bis 400 auf 1 qkm). Unter den Ansiedelungen sind die kleineren Orte am zahlreichsten vertreten; sie haben alle ein ländliches Gepräge. Großstädte, Städte mit reichlich 100000 Einwohnern, sind *Zürich*, *Basel* und *Genf*[1]).

In der Bodengestalt liegt auch eine gewisse Mannigfaltigkeit des wirtschaftlichen Lebens der Schweiz bedingt. Die Vielsprachigkeit der Schweiz, die tatkräftige Bevölkerung, die Möglichkeit, daß selbst der einfachste Mann zur ersten Staatsstellung gelangen kann, haben eine hohe Volksbildung erzielt. Der größte Teil (42 %) der Berufstätigkeit gehört der Industrie an. Die Landwirtschaft beschäftigt nicht ganz so viele Menschen (38 %) und Handel und Verkehr die reichliche Hälfte (11 %) der übrigen erwerbstätigen Bewohner.

II. Naturerzeugnisse (Urproduktion).

§ 96. a. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Das Vorherrschen der Hochalpenlandschaft schränkt den Ackerbau sehr ein. Ein reichliches Viertel des Landes ist dadurch unproduktiv, nicht ganz ein Fünftel fällt auf Acker- und Gartenland[2]). Die Getreidefrüchte der gemäßigten Zone werden allenthalben gebaut, vorwiegend Roggen. Doch reicht die jährliche Getreideernte nur für 157 Tage aus. Die Schweiz ist ein „hungriges Land". Futterkräuter und Kartoffeln gedeihen gut. Der Flachsbau ist gering. Sehr einträglich ist die Obstkultur *(Schweizer Äpfel* und *Birnen, Obstwein)*, die im Gebiete zwischen Bodensee, Schaffhausen und Zürich blüht. In den südlichen Kantonen werden Südfrüchte gebaut, wie Kastanien, Mandeln, Oliven und Zitronen. Die Walnußbäume ergeben eine gute Ernte. Der Weinbau erzeugt jährlich 1,5 Mill. hl; er hat sein Bereich in der ganzen Ausdehnung der Schweizer Hochebene, vom Bodensee an bis nach Genf. Auch in Graubünden und Tessin wird Wein gebaut, die vorzüglichsten Weinsorten indessen in Wallis und bei Genf. — Der Wald bedeckt kaum $^1/_5$ des Landes. Die Forstkultur steht in der Schweiz nicht besonders hoch, wenn auch in neuerer Zeit etwas mehr Aufmerksamkeit einer geregelten Aufforstung gewidmet wird.

b. Erzeugnisse der Tierwelt. Wichtiger als der Ackerbau ist die Viehzucht, die schon seit Jahrhunderten gepflegt wird[3]). Die saftigen Alpenweiden, die weit hinauf in die Region des ewigen Eises reichen (bis 3000 m), sind für die Viehzucht außerordentlich geeignet. Das Berner Vieh wird als Zuchtvieh ausgeführt. Hauptsächlich aber werden die Rinder wegen der Milchwirtschaft gehalten *(kondensierte Milch, Käsefabrikation)*[4]). Die Anzahl der Rinder wird bald auf 1,5 Mill. ange-

---

[1]) Orte von 50000 bis 100000 E.: Bern, Lausanne; unter 50000 E.: St. Gallen, Chaux de Fonds, Luzern, Biel, Winterthur, Neuenburg, Freiburg, Schaffhausen, Herisau, Le Locle, Vevey, Chur, Solothurn. — [2]) Vgl. Band I, § 51. — [3]) Vgl. Bd. I, § 72. — [4]) Man schätzt den gesamten Milchertrag, für 1 Kuh im Durchschnitt jährlich auf 2400 l, auf 18 Mill. hl, was, 1 hl zu 10 Mk. berechnet, 180 Mill. Mk., d. h. über 40 % der gesamten auf 430 bis 440 Mill. Mk. veranschlagten landwirtschaftlichen Produktion der Schweiz ausmacht.

wachsen sein. Schafe und Ziegen erreichen zusammen nicht ganz die Hälfte der Rinderzahl; nur ein wenig geringer ist die Anzahl der Schweine. Ganz unbedeutend ist die Pferdezucht. Die Seidenraupen werden in Tessin und Graubünden gezüchtet (Lugano). — Unter dem jagdbaren Wild sind die Gemsen nennenswert, der Steinbock ist fast ausgestorben.

c. Erzeugnisse der Mineralwelt. Die Schweiz ist außerordentlich arm an Erzen und Mineralien. Der Bergbau ist infolgedessen unbedeutend. Kohlen und Eisen findet man in geringen Mengen. Salz wird in der Nähe von Basel (Schweizerhall), Rheinfelden und in Wallis gefunden.

III. Die Schweizer Industrie.

§ 97. Charakter der Schweizer Industrie. Der Nationalreichtum des Landes, der Reichtum an geschickten Arbeitern, der Reichtum an einer konstanten, unerschöpflichen Wasserkraft, eine wirksame technische und kaufmännische Erziehung des Volkes haben ein hohes, weltberühmtes Gewerbe entwickelt, das zwar nicht vielseitig ist, aber in den einzelnen vertretenen Zweigen Hervorragendes und geradezu Bewunderungswürdiges leistet. Die Großindustrien arbeiten nur für die Ausfuhr. Sie haben ihren Sitz in der Schweizer Hochebene und im Jura.

Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. In den Gewerben, die pflanzliche Stoffe verarbeiten, steht die Baumwollenindustrie obenan. *Zürich* und *St. Gallen* sind die Stapelplätze für die Erzeugnisse der Baumwollenindustrie; als wichtige Textilstädte seien noch *Appenzell, Biel, Aarau, Chur* hervorgehoben. Im Verhältnis zu der Zahl ihrer Spindeln erzeugt die schweizerische Baumwollenspinnerei eine größere Menge von feinen Garnen als irgend ein anderes Land, England ausgenommen. Die Maschinenstickerei des St. Gallener Landes, die seit 1840 eingeführt ist, beschäftigt viele Leute als Hausgewerbe. Mit der Baumwollenindustrie hängen die Färbereien, Zeugdruckereien und Appreturanstalten zusammen. Die Holzschnitzereien sind ein wichtiges Hausgewerbe in den Alpenkantonen (Brienz und Berner Oberland). Berühmt ist das *Schweizer Stroh,* die Strohflechtereien und Strohhutfabrikation, deren Hauptsitz im Aargau ist. Die Zigarren- und Tabakfabrikation ist hier ebenfalls und in Waadt zu Hause. Weithin bekannt sind die Schweizer Honigkuchen (*Baseler Leckerli*) und Schokoladenwaren (Bern, Neuchâtel, Vevey, Lausanne).

§ 98. Industrien auf Grund tierischer Erzeugnisse. Auf der Landwirtschaft beruhen die Gewerbe der Fettkäsebereitung und der Herstellung kondensierter Milch (letztere am Zuger See, Genfer See)[1]). Burgdorf am Ausgang des Emmentales ist ein Hauptversandort für Käse; in Bulle (Boll) ist die Niederlage des Saanetaler Käses (Gruyères oder Greierz).

[1]) „Nestle" in Vevey.

Ein trotz verschiedener fremder Konkurrenz blühender Industriezweig ist die Seidenindustrie mit ihren Zentren in Basel und Zürich; hier hauptsächlich Seidenband-, dort Kleiderstofffabrikation. Die Seidenindustrie hat sich mächtig seit der Eröffnung des Gotthardtunnels gehoben, weil durch ihn der kürzeste Zu- und Abfuhrweg nach dem großen Seidenmarkt Italien verläuft. Gerbereien und Ledereien sind in den Großstädten der Schweiz vorhanden (Zürich) und große Handschuhwerkstätten in Genf und Solothurn.

§ 99. Industrien auf Grund von mineralischen Bodenschätzen. Die mineralischen Bodenschätze des Landes hätten nur ein geringes Gewerbe zur Folge; indessen unterstützen ausländische Erze und Metalle eine immerhin lebhafte Maschinenindustrie in Zürich, St. Gallen, Winterthur, Basel, Genf. In Neuhausen bei Schaffhausen ist eins der größten Aluminiumwerke der Welt[1]). Weltberühmt ist die Herstellung von Uhren und Uhrenbestandteilen in einem Wert von reichlich 100 Mill. Mk. jährlich. Hauptsitze der Uhrenfabrikation sind St. Imier, Biel, La Chaux de Fonds, Le Locle, Porrentruy und besonders Genf. In den gleichen Gegenden findet sich auch die Fabrikation von Spieldosen (und Bijouterien).

Der Fremdenverkehr in der Schweiz hat einen besondern Gewerbezweig, die „*Fremdenindustrie*" geschaffen. Musterhafte Hotels und Pensionen sind entstanden und gewähren vielen Menschen einen trefflichen Unterhalt. Über 1 Mill. Fremde besuchen jährlich die Schweiz und bringen über 100 Mill. Mark ins Land.

IV. Verkehr und Handel.

§ 100. Verkehrswege. Trotz der ungeheuren Schwierigkeiten, die Handel und Verkehr zu überwinden haben, sind die Verkehrsleistungen ganz hervorragend. Die länder- und völkertrennende Kraft der Alpen ist gebrochen, und die Schweiz hat in bezug auf die Verkehrswege im höchsten Grade Mustergültiges geschaffen. Der Antrieb hierzu liegt wiederum in den natürlichen Verhältnissen, denn die Schweiz ist ein Übergangsland, durch das Deutschland mit Italien, Frankreich mit Österreich verkehren. Im 19. Jahrhundert sind die großen Kunststraßen über den Simplon, St. Gotthard, Bernardin, Splügen, Maloja, Julier, Axen ausgebaut worden, denen sich die Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts anreihten. Der Gotthardtunnel (15 km) wurde 1882 vollendet. Durch ihn läuft die Hauptverkehrslinie zwischen N und S[2]); die westöstliche geht von Basel nach Zürich und weiter nach dem Arlberg. Eine neue wichtige Hauptlinie ist durch den Simplontunnel (20 km) gebahnt, der die gerade und schnellste Verbindung zwischen Paris und Mailand herstellt.

Andere verkehrsreiche Eisenbahnlinien gehen von Basel südlich nach Bern und Interlaken, nach Genf und Lausanne. Der Engadin-Expreß fährt (während

[1]) Vgl. Aluminiumerzeugung Bd. I, § 80 u. 81. — [2]) Vgl. § 13.

des Sommers) von Calais über Paris nach Basel und von da auf der einen Linie nach Luzern und auf der anderen nach Thusis. Eine andere direkte Eisenbahnverbindung geht von Breslau aus über Dresden, München, Zürich, Bern nach Genf[1]). Die Zahnrad- und Drahtseilbahnen dienen dem Fremdenverkehr[2]).

Der Fremdenverkehr ist für die hohe Entwicklung des schweizerischen Postverkehrs von großem Einfluß geworden. Dieser kann sich seiner Dichte nach mit dem von Deutschland messen[3])[4]).

Eine Flußschiffahrt ist ausgeschlossen, indessen sind alle größeren Seen von Dampfern belebt. Als Bodenseehafen ist auf schweizerischer Erde Romanshorn bemerkenswert[5]).

Die Lage der Schweiz hat neben dem Binnen- und Außenhandel den lebhaftesten Durchgangsverkehr hervorgerufen.

§ 101. Handelsplätze. *Basel*, *Zürich* und *Genf* sind die Hauptsitze des Handels. Ihnen reiht sich *Bern* an.

Bern, der Sitz der Bundesregierung, hat den Handel durch seine zahlreichen Banken gefördert, besitzt ansehnliche Messen und ist als ein Ort bekannt, in dem wichtige internationale Verträge zur Förderung des Handels und Verkehrs geschlossen worden sind, wie die *Internationale Telegraphenvereinigung* (1865), der *Weltpostverein* (1874). *Basel* ist die zweitgrößte, die wohlhabendste und zugleich die erste Handelsstadt des Landes. Ihre außerordentlich günstige Lage brachte ihr diese Vorzüge; am Kopfe der Oberrheinischen Tiefebene treffen in Basel drei Täler zusammen; Elsaß, Baden und Schweiz berühren sich hier; der Rhein wird hier schiffbar. So ist Basel die *goldene Pforte* der Schweiz geworden, durch die mehr als die Hälfte der schweizerischen Einfuhr hindurchgeht. Ferner ist Basel für den Transit- und Speditionshandel wichtig, besitzt viele Banken und ist der größte Wechselplatz der Schweiz. *Zürich*, die größte und gewerbereichste Stadt der Schweiz, über 150000 E., ist der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt des Landes. Ihr schnelles Aufblühen verdankt diese Stadt nicht allein ihrer Lage, sondern auch der Eröffnung der Gotthard- und Arlbergbahn. Als Wechselplatz eifert sie mit Basel und ist der Sitz ansehnlicher Banken, sowie der größten Ledermessen. *Genf*, das den meist großstädtischen Charakter unter den Schweizerstädten hat, ist das Tor, durch das die Schweiz mit Südfrankreich und den westlichen Mittelmeerländern verkehrt. Im Eigenhandel ist die Ausfuhr der zahlreichen Erzeugnisse des einheimischen Gewerbes sehr hervorragend. Neben dem Durchgangs- und Speditionshandel besteht ein dem Baseler sehr ähnlicher Wechselhandel.

§ 102. Außenhandel. Der Schweizer Handel ist ein Welthandel. Den überseeischen Handel müssen infolge der Binnenlandlage fremde Häfen übermitteln. Durch die Gotthardbahn und durch die Nähe zur schweizerischen Grenze ist *Genua* der eigentliche Hafen der Schweiz.

---

[1]) Vgl. die Expreßzüge § 55. — [2]) Die Schweiz verfügte am 1. Jan. 1902 über 4150 km Eisenbahnen. — Über die Dichte des Eisenbahnnetzes vgl. Bd. I, § 101. — [3]) Vgl. Bd. I, § 98.

[4])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
1901 [*1891*]	429,8 [*236,7*]	22,1 [*19,9*]	4,1 [*3,8*]	222 [*1896 : 74*]	26,7 [*96 : 0,09*]

[5]) Vgl. Anmerkung 2 auf S. 81.

Über Hamburg und Bremen, über Rotterdam und Amsterdam und besonders über Marseille gehen schweizerische Erzeugnisse. Der gesamte Handelsumsatz hat einen Wert von $1^1/_3$ Milliarden Mk.[1]).

Die Hauptausfuhrartikel sind Seiden- und Baumwollenwaren (zusammen über 300 Mill. Mk.), Uhren (100 Mill. Mk.), Käse[2]), Rohseide, Maschinen, Seiden- und Baumwollgarne, Chemikalien, Milch[3]), Tiere, Strohwaren, Häute und Obst. Von der Ausfuhr sind 77% Fabrikate, nur 12% Lebensmittel und 11% Rohstoffe. In der Einfuhr stehen obenan Getreide und Nahrungsmittel (zusammen jährlich über 220 Mill. Mk.) und Seide (gegen 120 Mill. Mk.); es folgen Tiere (Jungvieh, Fleischvieh für die Fremden), Kohlen, Baumwolle, Wollen- und Baumwollengarne, Edelmetalle, Wein, Eisen, Holz, Maschinen, Zucker, Gerste, Malz und Hopfen, Leder, Kaffee, Baumaterialien und Eier. Die Hauptanteile an der Einfuhr (im Durchschnitt der letzten Jahre) haben die Rohstoffe (40%), die Fabrikate (33%) und die Lebensmittel (27%). Auf Tiere entfällt der geringste Anteil (6%).

Die Verkehrsländer der Schweiz. Unter den Herkunfts- und Bestimmungsländern der Waren und Güter steht Deutschland an erster Stelle. In der Einfuhr von Fabrikaten hat Deutschland das entschiedene Übergewicht und liefert darin über die Hälfte der Gesamteinfuhr. Ihm reihen sich Frankreich, Großbritannien, Österreich, Nordamerika, Belgien und Italien an. An der Nahrungsmittelzufuhr sind Rußland, Frankreich und Italien am stärksten beteiligt; ihnen folgen sodann Österreich-Ungarn, Deutschland und die Union. Außer diesen Hauptländern unterhält der Schweizer Handel die regsten Verbindungen mit den anderen Handelsstaaten Europas und den wichtigsten der außereuropäischen Kontinente.

Warenverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland. Über den Gesamtwert dieser Handelsbeziehungen vgl. Tabelle zu § 65.

Die Einfuhr Deutschlands nach der Schweiz wird bald 300 Mill. Mk. erreicht haben. Obenan stehen Steinkohlen (1902 über 30 Mill. Mk.) mit Koks (4 Mill. Mk.); ähnlichen Wert haben die groben und feinen Eisenwaren und die feinen Waren aus Kupfer und Messing, denen sich feine Arbeiten aus Edelmetallen anreihen, wie überhaupt diese selber. Wichtige Einfuhrartikel sind ferner Woll-, Sack- und Zeugwaren, wollene Strumpfwaren, Kleider und Leibwäsche (über 14 Mill. Mk.), wollene und baumwollene Garne, feine Lederwaren, grobe Tischler-, Drechsler- und Wagnerarbeiten, Bücher (10 Mill. Mk.), Farbendruckbilder und Kupferstiche, Papier- und Pappwaren, Buntpapier, Telegraphenkabel, chemische Fabrikate und Bier.

Die Schweiz sendet jährlich nach Deutschland Waren im Werte von 150 bis 170 Mill. Mk., darunter ungefärbte Roh- und Florettseide (1902 zusammen für reichlich 40 Mill. Mk.), Taschenuhren (20 Mill. Mk.), Käse (über 8 Mill. M.), wollene und baumwollene Garne, Kühe (10 Mill. Mk.), Rindshäute, frische Äpfel (über 4 Mill. Mk.), Bücher, Karten und Musikalien.

---

[1]) 1902 Einf. 908, Ausf. 669 Mill. Mk. — Vgl. Bd. I, § 121. — [2]) Jährlich etwa 125 Mill. kg zum Werte von 35 bis 40 Mill. Mk. — [3]) Jährlich an kondensierter Milch etwa 140 Mill. kg zum Werte von etwa 25 Mill. Mk.

Belgien.

I. Bodengestalt und Küste.

§ 103. Größe und Lage. Belgien hat eine europäische Randlage und zugleich eine sehr günstige Handelslage, da es von Deutschland und Luxemburg, der Nordsee, den Niederlanden und von Frankreich begrenzt wird. Es wird vom 51. Breitengrad durchschnitten. Auf einem Flächenraum von 29500 qkm wohnen $6^3/_4$ Mill. Menschen (227 auf 1 qkm).

Der Südosten Belgiens ist Bergland, das in den Ardennen und im Hohen Venn bis 650 m emporsteigt und jenseit der Maas und Sambre in der Linie Maastricht—Kortryk bis auf 50 m herabsinkt. Nach den Niederlanden erstreckt sich das wenig gewellte und von geestartigen Sandflächen erfüllte Gebiet der Campine; die hier und da noch bemerkbaren Sümpfe nehmen durch die weit angelegte Kanalisation immer mehr ab. Der Westen Belgiens, *Flandern*, ist Tiefland und wird durch Dünen und Deiche vor Meeresüberschwemmungen geschützt.

Die Küste (67 km lang, der 20. Teil der Landgrenze, 1350 km) ist eine ungünstige Flachküste. Sie hat keine natürlichen Häfen. Der Hafen von *Ostende* konnte nur mit großer Mühe und großen Geldopfern angelegt werden.

§ 104. Bewässerung und Klima. Belgien ist mit natürlichen und künstlichen Wasserstraßen reich ausgestattet. Die *Schelde* (l'Escaut), die kommerziell wichtigste Wasserstraße Belgiens, ist der echte Tieflandsstrom, breit, langsam fließend, tief, bis Antwerpen sogar für die größten und schwersten Schiffe befahrbar. Ihre Mündungen, Oster- und Westerschelde, sind niederländisch. Nebenflüsse sind links die *Leye* oder *Lys* und rechts die *Rupel*. Der andere Hauptfluß ist die *Maas*. Sie ist schiffbar, wie auch ihr linker Nebenfluß, die *Sambre*.

Westbelgien besitzt ein rein ozeanisches Klima, das sehr mild und reich an starken Niederschlägen ist. Der Osten nach der Grenze Deutschlands zu hat mehr das Klima dieses Landes; die Gegensätze von Sommer und Winter sind schon bedeutender; noch größer werden sie im Gebirgsland der Ardennen. Die Niederschlagsmenge der Regentage, deren man 189 im Jahre zählt, sinkt selbst im S nicht unter 700 mm. *Brüssel* hat eine mittlere Jahrestemperatur von 10° C.

§ 105. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Belgien ist seit der Trennung von den Niederlanden (1830) ein konstitutionelles Königreich.

Infolge der wechselseitigen Eifersucht seiner Nachbarstaaten erfreut sich Belgien einer ungestörten Neutralität.

Belgien gliedert sich in 9 Provinzen, in eine flämisch-wallonische: Brabant, in vier flämische: Westflandern, Ostflandern, Antwerpen, Limburg, und in vier wallonische: Hennegau, Namur, Belgisch-Luxemburg, Lüttich.

In Belgien herrschen schwierige politische und soziale Verhältnisse infolge der auffallenden Gegensätze von Bildung und Unbildung, von Reichtum und Armut und infolge der sprachlichen Verhältnisse. Im N wohnen die nieder-

deutschen Vlaemen oder Flämen (46 %), im S die französischen Wallonen (43 %); zwischen beiden eine flämisch-wallonische Mischbevölkerung (8 %). Die Regierungs- und Handelssprache ist französisch.

Ein verhältnismäßig großer Prozentsatz (11,6 %) der Bevölkerung beschäftigt sich mit Handel. Der Industrie gehört der größte Teil der Bevölkerung (38,2 %) und der nächst größte der Landwirtschaft (22,9) an[1].

Belgien nimmt an Bevölkerung erheblich zu. Seit 1831 hat sich diese verdoppelt. Mit Ausnahme Sachsens ist es das dichtest bevölkerte Land Europas. Kommen in Sachsen 280 E. auf 1 qkm so in Belgien 227; dazu ist dieses Land noch einmal so groß als jenes. Ausgedehnte Gebiete der Mitte und des N Belgiens haben sogar eine Volksdichte von reichlich 300 Seelen auf 1 qkm. 4 Großstädte weist Belgien auf: *Brüssel* (184000, mit Vororten über 600000 E.), *Antwerpen* (273000 E.), *Lüttich* und *Gent*[2].

II. Naturerzeugnisse (Urproduktion).

§ 106. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Belgien ist ein von der Natur bevorzugtes Land, das über eine blühende Landwirtschaft und über außerordentlich reiche Bodenschätze (Kohlenflöze und Erze) verfügt.

Belgien ist ein musterhaft angebautes Land[3]. Von den 42 % des Ackerlandes entfallen 9 % allein auf Obst- und Gartenland. Das gebirgige Belgien ist das Gebiet ausgedehnter Wälder, das ebene Belgien das des blühenden Ackerbaues[4]. Belgien liegt in der Anbauzone der Cerealien der alten Welt; es gedeihen Weizen und Spelz (Dinkel), Roggen, Hafer und Gerste. Die schwere und fette Erde in den *Poldern* Flanderns ist für den Anbau der Brotfrüchte vorzüglich ausgiebig. Buchweizen gedeiht in der armen Campine; hier aber, wie auch in den Ardennen, gibt es ausgedehnte Kartoffelfelder. Der Zuckerrübenbau nimmt in der Mitte und im N Belgiens große Flächen in Anspruch. Trotz der gewinnbringenden und ausgezeichneten Feldwirtschaft müssen jährlich noch für nahezu 300 Mill. Mk. Brotfrüchte eingeführt werden. Flachs wird in den schon im Mittelalter durch ihn berühmten Provinzen Brabant, Hennegau und Flandern angebaut. Daß die Flachskultur und -bearbeitung eine hochentwickelte ist, beweist der Umstand, daß der belgische Flachs 5- bis 6mal mehr wertet als der deutsche. *Kortryk* (Courtrai) liegt im Mittelpunkt des Flachsbaues. Ansehnlich sind die Kulturen des Hopfens, Rapses, Mohns und der Zichorie. In Flandern, im mittleren Belgien und im Luxemburgschen begegnet man großen Obstbaumpflanzungen und in der Nähe der großen Städte einem stark betriebenen Gemüsebau. Nennenswert ist die Blumenzucht in Gent und Umgebung.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 107. — [2]) Städte mit 50000 bis 100000 E.: Mecheln, Brügge, Verviers; unter 50000 E.: Löwen, Ostende, Seraing, Borgerhout, Tournai, Courtrai, Namur, St-Nicolas, Alost, Mons, Jumet, Charleroi (25000 E.). — [3]) Vgl. Bd. I, § 51. — [4]) Ernte 1901 in Mill. t: Roggen 0,63; Hafer 0,58; Weizen und Spelz 0,44; Gerste 0,10; Buchweizen 0,01; Kartoffeln 3,64.

§ 107. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Viehzucht ist bezüglich ihres Umfanges nicht besonders bedeutend, wohl aber der Güte nach[1]). Die großen Wiesen kommen der Viehzucht sehr zu statten. Die belgischen Rinder (1,7 Mill.) sind weithin berühmt, ebenso die starken, zugkräftigen Pferde aus Flandern und Brabant. Die Schweinezucht Belgiens ist bedeutend, weniger die Schafzucht. Ein rege betriebener landwirtschaftlicher Industriezweig ist die Gewinnung von *Käse aus Schafsmilch* (Limburger Käse). Sehr groß ist in Flandern die Zucht der Kaninchen; $2^1/_2$ Mill. Stück werden jährlich nach England ausgeführt. Federvieh wird in großer Anzahl gezüchtet. In der Campine wird naturgemäß eine lohnende Bienenzucht betrieben.

Der Wildbestand ist in Belgien gering. Die Seefischerei erstreckt sich auf Kabeljau und Heringe. Indessen kann der Seefischfang nicht mit dem von England, Frankreich und den Niederlanden an den Gestaden der Nordsee konkurrieren.

§ 108. Erzeugnisse der Mineralwelt. Belgien ist außerordentlich reich an Bodenschätzen. Den ersten Rang nimmt die Steinkohle ein, deren Lager (180 km lang, 10 km breit, etwa 100000 ha umfassend) sich durch das mittlere Belgien hinzieht und ein östliches (Lüttich) und westliches Industriebecken (Mons und Charleroi) geschaffen hat. Ihre jährliche Ausbeute beträgt jetzt 22 Mill. t[2]). Groß ist auch die Ausbeute an Eisen (jährlich über 1 Mill. t)[3]). Dieses wie auch Kupfer, Blei und Zink findet sich ebenfalls in den großen Industriezentren und weiterhin im Ardennengebiet Galmei- (Zinkspat-)werke [in Moresnet]. Belgien verfügt über gute Bausteine, über roten und weißen Marmor aus den Ardennen, Schiefer aus Luxemburg, über Sandstein, Kalkstein und Porzellanerde. Belgische *Wetzsteine* haben einen guten Ruf. Salz wird nicht gefunden. Mineralquellen hat *Spa*, ein Weltbad in der Nähe der deutschen Grenze.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 109. Allgemeines. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Belgien ist einer der ersten europäischen Industriestaaten, „Klein England“. Der Wert (2000 Mill. Mk.) der jährlich produzierten Industrieartikel steht nur dem der größten Industriestaaten nach. In ständigem Wachstum ist die Zuckerfabrikation; Rübenzuckerfabriken in den Ackerbaugebieten, Rohrzuckersiedereien in Antwerpen. Die Bierbrauereien sind ansehnlich[4]), noch mehr die Alkoholgewinnung. In Antwerpen gibt es die größten Destillationen. Belgien ist das Land in Europa, das den meisten Alkohol verkonsumiert. Stroh-

[1]) Vgl. Bd. I, § 72. — [2]) In der Kohlenproduktion der europäischen Staaten rangiert Belgien nach Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Österreich-Ungarn. Vgl. Bd. I, § 81 (Anhang). — [3]) In der Eisenproduktion der europäischen Staaten rangiert Belgien nach Großbritannien, Deutschland, Frankreich und Österreich-Ungarn. — [4]) Vgl. Anmerkung S. 61.

flechtereien sind in der ganzen Provinz Lüttich verbreitet. Die einst berühmte Leinenmanufaktur (in den beiden Flandern, in einigen Orten Brabants, Hennegaus und des Antwerpenschen) hat erst in neuerer Zeit einen größern Aufschwung wieder gewonnen. Vorzüglich sind die Baumwollwaren von Gent, Kortryk, Brüssel, Tournai und Mons.

§ 110. Industrien auf Grund tierischer Erzeugnisse. Schafwolle wird in Lüttich verarbeitet; Wollenindustrie findet sich außerdem noch in Verviers und Seraing. Der Hennegau bringt viele Strümpfe auf den Markt. *Verviers'* Wolle (jährlich 400000 Stück Tuch) ist weithin bekannt, wie auch die Luxusteppichherstellung in Tournai. Die belgische Seidenindustrie ist immerhin nennenswert (den Hauptzweig derselben bilden die sog. Valenciennes in Westflandern), ebenso die Lederindustrie in Lüttich, Brüssel (Handschuhe), Namur, St-Hubert und Stavelot.

§ 111. Industrien auf Grund mineralischer Erzeugnisse. Die belgischen Berg- und Hüttenbetriebe sind durch ihren natürlichen Reichtum und durch ihre Größe den rheinisch-westfälischen und den französischen ebenbürtig. 120000 Menschen sind tätig, die Steinkohlen zutage zu fördern, und über 100000 Menschen, das Eisen in Maschinen, Waffen, Nägel usw. umzuwandeln. Maschinenwerkstätten wie die von *St-Léonard* in Lüttich und von *Cockerill* in Seraing reihen sich an die von Krupp in Essen, von Creusot in Frankreich und an die der großen englischen Firmen an. *Charleroi*, *Mons* und *Lüttich* haben als Fabrikstädte gleiche Bedeutung. *Mecheln* ist der Zentralpunkt der Königl. Eisenbahnwerkstätten. In Charlerois nächster Umgebung befinden sich 11 Bergwerksstädte (mit über 150000 E.). Eisenmaterial zum Eisenbahn- und Wagenbau wird in den großen Fabriken in Brüssel, Lüttich, Charleroi und Namur verarbeitet. Berühmt sind die Kutschenfabriken in Brüssel. Landwirtschaftliche Maschinen werden auch in Brüssel gebaut. In der Waffenfabrikation ist Lüttich der erste Ort. Jährlich werden in der Königlichen Probeanstalt über 1 Million Waffen probiert und mit Stempel versehen. Kurzwarenindustrie, Kupfer- und Nagelschmiederei ist in Brüssel, Lüttich, Charleroi und Namur zu Hause. Chemische Fabrikate werden in großen Mengen in den zahlreichen Laboratorien der Provinz Namur hergestellt. Belgiens Glaserei und Töpferei ist berühmt; Glas- und Spiegelglasfabrikation findet sich in Namur, Charleroi und Lüttich; ausgezeichnetes Porzellan und angesehene Fayencetöpferwaren sind die von Brüssel und Tournai.

Andere wichtige Industriezweige, die Erzeugnisse aus verschiedenen Naturreichen verarbeiten, sind: Die Spitzenfabrikation; am berühmtesten sind die *Brabanter* oder *Brüsseler* und die *Mechelner* Spitzen. Für Schiffsbau ist Hoboken bei Antwerpen hervorzuheben, für Luxusartikel Brüssel, für Papierfabrikation und Buchdruckereiwesen Lüttich und Brüssel.

IV. Verkehr und Handel.

§ 112. Wirtschafts- und Verkehrslage Belgiens. Bei der geringen Küstenentwicklung gegenüber der übrigen Landesgrenze ist Belgien vor allem ein Kontinentalstaat. Die Verkehrsbewegung geschieht also mehr auf dem Lande, auf Eisenbahnen, Flüssen und Kanälen[1]. Infolge der günstigen europäischen Randlage hat sich neben dem Außenhandel ein bedeutender Transitverkehr entwickelt.

Zur Anlage von Verkehrswegen ist Belgien vorzüglich geeignet, da der größte Teil des Landes eben ist und der gebirgige Südosten für Handel und Verkehr weniger in Betracht kommt. Mit Leichtigkeit konnte das Verkehrsnetz mit dem von Deutschland, Frankreich und den Niederlanden verbunden werden. Belgien ist durch seine Lage so ein rechter Kreuzweg des Welthandels.

§ 113. Verkehrswege und Verkehr. Verhältnismäßig reich ist die Anzahl schiffbarer Flüsse (700 km) und Kanäle (900 km).

Die Schelde ist bereits in Frankreich fahrbar, im ganzen auf 240 km, die Maas auf 130 km. An Engmaschigkeit wird das belgische Kanalnetz nur durch das niederländische übertroffen. Die größten Kanäle sind die, die Antwerpen mit Brüssel und Charleroi und Antwerpen durch die Campine hindurch mit Maastricht in Holland verbinden.

Die Landstraßen sind breit und gut unterhalten. Die Eisenbahnen erfreuen sich eines ähnlichen Wachstums wie in Deutschland, England und Frankreich, ja in bezug auf Dichte des Eisenbahnnetzes (22 km auf 100 qkm) übertrifft Belgien alle Staaten der Erde[2]. — In dem außerordentlich regen Postverkehr Belgiens entfällt rund ein Drittel auf den Durchgangsverkehr[3][4].

Die Linien Antwerpen - Lüttich - Verviers und Antwerpen - Brüssel - Namur - Arlon - Luxemburg benutzt der deutsche Handel und Verkehr; das ist der Weg des deutsch-englischen Durchgangs (Transit). *Brüssel* ist ein Zentralpunkt von Welteisenbahnlinien; es wird unter anderen vom Nordexpreß, Ostende-Wien-Budapest-(Orient)-Expreß, Ostende-Karlsbad- und von dem Schweizer-Expreß (Amsterdam - Luzern) berührt, sowie von der peninsularen Schnellzugverbindung London - Brüssel - Brindisi - Suez (vgl. § 55).

§ 114. Wichtige Handelsplätze. Unter den drei Binnengroßstädten *Brüssel*, *Gent* und *Lüttich* kann man *Brüssel* kaum als eine Handelsstadt bezeichnen. Es hat vornehmlich Luxus- und Kleinhandel, mehrere Bankinstitute und zur Hebung des Handels ein großartiges Handelsmuseum (Musée commercial). Der Handel von *Lüttich* hängt besonders mit seiner großartigen Eisenindustrie zusammen, zu der sich große Wollzeugfabriken, Flachsspinnereien und Webereien, Tabak- und Zigarrenfabriken gesellen. *Gent*, am Zusammenfluß der Lys und Schelde, war bis zum 17. Jahrhundert eine der größten Industriestädte Europas. Sein Verkehr

---

[1]) $^6/_{10}$ bis $^7/_{10}$ der Handelsbewegung geht über die Landesgrenze. — [2]) Vgl. die Eisenbahnen der Erde Bd. I, § 101. — [3]) Vgl. Bd. I, § 98.

[4])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtltg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück
1901 [*1891*]	514 [*337*]	34,7 [*34,4*]	14,3 [*8,4*]

hat sich außerordentlich gehoben, seitdem es mittels eines in die Wester-Schelde mündenden Kanals für große Seeschiffe zugänglich gemacht worden ist. Der Handel erstreckt sich besonders auf Leinen- und Baumwollwaren, außerdem auf Blumenzwiebeln, die in größtem Maße nach Frankreich, Rußland und Amerika zur Ausfuhr gelangen. *Brügge*, eine alte Hansestadt, deren alte Bauten noch an den einstigen Glanz erinnern, war bis zum 16. Jahrhundert die erste Handelsstadt Nordwesteuropas; die Tapeten von Brügge hatten zu jener Zeit den größten Ruf in Europa, und die Gobelinmanufakturen in Paris wurden von einem Brügger Fabrikanten errichtet. Heute ist die Fabrikation und der Handel mit Spitzen und Textilwaren von Bedeutung. Trotz der wenig entwickelten Küste hat sich *Antwerpen* zu einem Hafen und Handelsplatz ersten Ranges entwickelt. Hier ist die älteste Börse Europas. Antwerpens Blüte ist durch Napoleon I. mächtig gefördert worden, der aus diesem Hafen, um den Londoner Handel lahmzulegen, ein „*kontinentales London*" schaffen wollte. Heute ist Antwerpen der Import- und Exporthafen Belgiens, außerdem ist es ein großer Auswandererhafen für Belgien, für West- und Süddeutschland [1]). Antwerpen ist der Stapelplatz für die Erzeugnisse des Kongostaates. Seine Speicher sind reich an importierten Fellen Südamerikas und an Kaffee Brasiliens. Außerordentliche Mengen von Baumwollballen, von Kolonialwaren, Tee und Reis werden hier gelöscht. Antwerpen ist einer der größten Getreidemärkte der Welt und ist die festländische Hauptniederlage der London-Liebigs-Fleischextrakt-Kompanie. Die größten Seeschiffe können zur Flutzeit nach Antwerpen gelangen (Fahrwasser 15 m tief). Von hier aus geht ein regelmäßiger Schiffsverkehr nach England (10 Stunden nach London), nach Newyork, nach den Haupthäfen der Nord- und Ostsee. Der andere Hafen Belgiens, *Ostende*, verdankt sein Emporkommen mehr der Gunst des reisenden Publikums, das in größter Schnelligkeit vom Kontinent nach England und umgekehrt gelangen will, als seiner natürlichen Beschaffenheit [2]).

§ 115. Der Handel Belgiens. Dadurch, daß Belgien infolge seiner Küsten- und Grenzenentwicklung mehr ein Kontinentalstaat ist, ist auch der Binnenverkehr mehr entwickelt als der Außenverkehr. Zwei Drittel des Handels und Verkehrs gehören dem Binnenverkehr und ein Drittel dem Außenhandel an. Der Eigen- und Binnenhandel ist vor allem schon in der reich entwickelten Industrie und in dem blühenden Ackerbau begründet.

Im Gegensatz zu dem regen Straßen-, Eisenbahn- und Kanalverkehr ist die Küstenschiffahrt wenig entwickelt. Die Zahl der Fischerboote ist gering (gegen 400 mit 9500 t). Auch die Ozeanschiffahrt könnte noch mehr entwickelt sein. Eine Postdampferlinie führt nach Nordamerika.

Die Handelsflotte umfaßte 1903 88 Schiffe [3]) (darunter 78 Dampfer) mit 106000 Reg. t n. [4]).

---

[1]) Der Schiffsverkehr von Antwerpen umfaßte 1902 (1901) 11173 (10481) Schiffe mit 16,7 (15,0) Mill. Reg. t. — [2]) Schiffsverkehr von Ostende 1902 (1901): 3866 (4010) Schiffe mit 2,1 (2,2) Mill. Reg. t. — [3]) Vgl. Handelsflotte der Welt, Bd. I, § 128. — [4]) Die gesamte Schiffahrtsbewegung in den belgischen Häfen betrug i. J. 1902 17656 Schiffe (darunter 16221 Dampfer) mit 20,3 Reg. t [*1901 14772 Schiffe (darunter 12672 Dampfer) mit 12,1 Mill. Reg. t*].

Der Außenhandel ist in stetiger Entwicklung. Die Hauptwaren der Ausfuhr (1902) sind: Eisen und Stahl (gegen 135 Mill. Mk.), Kohlen und Koks (reichlich 100 Mill. Mk.), Getreide (besonders Weizen und Spelt) und Mehl (gegen 70 Mill. Mk.), Wolle und Wollengarne, Flachs, Leinengarne und Baumwollengewebe, rohe Häute, Chemikalien und Farben, Glaswaren, Maschinen, Zucker, geschliffene Diamanten, Zink, Kautschuk, Dungstoffe, Pferde. In der Einfuhr sind besonders vertreten Getreide und Mehl (über 300 Mill. Mk.), Holz (über 100 Mill. Mk.), Wolle, Baumwolle, Flachs — da der im Lande gebaute für die Verarbeitung nicht langt und auch viel ausgeführt wird — und Hanf, rohe Häute, ölhaltige Samen, Chemikalien und Drogen, Kaffee, Wein, Butter und Käse, Fett und Fleisch, Kohlen, Diamanten, Eisenerze, Blei, Kupfer, Nickel, Maschinen, Kautschuk, Petroleum.

Unter den Einfuhrgegenständen stehen die Nahrungs- und Genußmittel obenan (45 %), sodann die Rohstoffe (41 %); ihnen folgen die Fabrikate (10 %) und die Tiere (4 %); von der Ausfuhr entfallen die Hauptanteile auf die Fabrikate (41 %) und die Rohstoffe (34 %); das übrige verteilt sich auf Nahrungs- und Genußmittel (23 %) und Tiere (3 %).

Belgien hat, wie bereits hervorgehoben wurde, infolge seiner Rand- und Durchgangslage einen außerordentlich entwickelten Transithandel, der sich vorwiegend nach Deutschland erstreckt. Die Durchfuhr beträgt ein Drittel des gesamten Spezialhandels[1]). Bereits seit dem Jahre 1887 gehört Belgien den großen Handelsreichen an, die sowohl in der Aus- wie in der Einfuhr über 1 Milliarde Mk. Umsatz erzielen. Der Handelsverkehr[2]) hat seit dem Jahre 1895 regelmäßig zugenommen.

Die Verkehrsländer Belgiens. Die wichtigsten Länder, mit denen Belgien in Handelsbeziehungen steht, sind Frankreich (20 % des Gesamthandels), Deutschland (18 %), Großbritannien (16 %), Niederlande (10 %), Vereinigte Staaten (6 %), Rußland, Argentinien, Skandinavien, Spanien, Brasilien, Italien, Britisch-Indien, Chile, Australien, Schweiz. — Während Aus- und Einfuhr nach Frankreich, Spanien ziemlich gleich sind, steht die Ausfuhr nach Großbritannien, den Niederlanden, Deutschland, Italien, Ägypten und der Schweiz bedeutend über der Einfuhr und diese weit über der Ausfuhr im Handelsverkehr mit den Vereinigten Staaten, Rußland, Rumänien, Argentinien, Schweden und Norwegen, Brasilien, Australien, Chile und dem Kongostaat.

In den letzten Jahren ist der Handelsverkehr Belgiens mit Frankreich, Deutschland und Großbritannien fast gleich geblieben. Einigemal hat Deutschland mit seiner Handelsbewegung sogar über Frankreich gestanden.

Belgiens Handel mit Deutschland. Die Hauptwaren, die Belgien nach Deutschland (jährlich durchschnittlich für 200 Mill. Mk.)[3]) einführt, sind Schafwolle (1902 gegen 33 Mill. Mk.), gekämmte Wolle (über 11 Mill. Mk.), Wollen- und Leinengarn, Flachs, Steinkohlen (6 Mill. Mk.), Eisenwaren und

---

[1]) 1902 betrug die Durchfuhr 1288 Mill., 1901: 1148 Mill., 1890: 1209 Mill., 1880: 908 Mill. Mk. — [2]) 1902 Einf. 1905, Ausf. 1540 Mill. Mk. — Vgl. Bd. I, § 121. — [3]) Vgl. Tab. § 65.

Maschinen, Kautschuk und Guttapercha, Pferde (gegen 30 Mill. Mk.), Obst, frische Fische und Küchengewächse. Die Hauptwaren, die Belgien von Deutschland empfängt (über 250 Mill. Mk.), sind Steinkohlen (jährlich gegen 80 Mill. Mk.) und Koks, grobe und feine Eisenwaren (gegen 20 Mill. Mk.), Maschinen, Lokomotiven und Eisenbahnschienen, feine Waren aus Edelmetallen, Messing und Kupferlegierungen, Telegraphenkabel, wollene und baumwollene Gewebe und Strumpfwaren, feine Leder (Korduan) und Lederwaren, Häute und Felle, grobe Tischler-, Drechsler- und Wagnerarbeiten, Farbendruckbilder, Kupferstiche, Papier- und Pappwaren, chemische Fabrikate und Präparate, Bier (gegen 2 Mill. Mk.).

Der Kongostaat.

§ 116. Geschichtliches. Größe und Lage. Bewässerung und Bodengestalt.

Geschichtliches. Die Anfänge dieses eigenartigen afrikanischen Staates gehen bereits auf das Jahr 1876 zurück; den Bemühungen der Belgier und besonders ihres Königs Leopold II. ist seine Schöpfung zu danken. Im Auftrage des Königs war Stanley seit 1878 für die Gestaltung des neuen Staates tätig, der 1885 auf der Internationalen Konferenz zu Berlin anerkannt wurde. Zur tatsächlichen Einverleibung des Kongostaats, der bisher nur durch Personalunion mit Belgien verbunden war, ist es trotz aller Anstrengung des Königs und der belgischen Regierung noch nicht gekommen. In Wirklichkeit ist der Kongostaat eine belgische Kolonie; Belgien genießt ohne irgend welche Pflichten alle Vorteile einer Kolonie.

Größe und Lage. Der Kongostaat, eine der merkwürdigsten neueren Staatenschöpfungen in den Tropen, zu beiden Seiten des Äquators, umfaßt ein viermal so großes Gebiet wie das Deutsche Reich, rund $2\frac{1}{4}$ *Mill. qkm* mit etwa *30 Mill.* einheimischen Bewohnern (Bantunegern) und reichlich 2200 Weißen (wovon 1300 Belgier), erreicht mit einem schmalen Flaschenhalse im Unterlauf des Kongo das Meer (Küstenlänge nur 37 km), dehnt sich im Innern der afrikanischen Mitte weit aus und wird im N von französischen und britischen, im O von britischen und deutschen (Kivu- und Tanganyikasee) und im S von britischen und portugiesischen Schutzgebieten begrenzt.

Bewässerung und Bodengestalt. Die weite Fläche des Kongostaates umarmt fast das ganze Stromgebiet des *Kongo*. Die wichtigsten Nebenflüsse dieses Riesenstromes sind links *Kassai* mit *Sankuru*, *Bussira*, *Lomami* und rechts *Lukuga* (Abfluß des Tanganyikasees), *Aruwimi* und *Ubangi*. Das Landgebiet innerhalb des nördlichen Kongobogenstückes und innerhalb des Ubangi wird als *Kongobecken* bezeichnet. Auf belgisches Gebiet fällt der größte Teil des *zentralafrikanischen Tafellandes*, das sich aus verschieden hochgelegenen Plateaus zusammensetzt, die von zahlreichen Flüssen tief durchfurcht werden. Urwälder (Galeriewälder) und Savanen durchziehen das Land, in dem sich roter Lateritboden besonders bemerkbar macht, der aber vielfach, wie in Deutsch-Ostafrika, infolge der langanhaltenden spätsommerlichen und winterlichen Dürre wenig zu Kulturzwecken geeignet ist. — Die einzelnen Ränder der Hochplateaus werden

von den Flüssen in Katarakten überwunden; so bildet der Kongo außer unzähligen Fällen im Oberlauf in der Nähe des Äquators die Stanleyfälle und bei Überwindung der unteren Plateaustufe die 32 Livingstonefälle (bei Stanley Pool). Die Küstenniederung ist, wie in dem ganzen mittleren und südlichen Westafrika, schmal.

§ 117. Verkehr und Handel. Infolge der Bodengestalt des Kongostaates ist nur eine streckenweise betriebene Dampfschiffahrt möglich, so auf dem Unterlauf des Kongo, von seiner Mündung an bis Boma und Matadi (etwa 160 km), von Leopoldville oberhalb der Livingstonefälle an bis zu den Stanleyfällen (etwa 1600 km). Die Strecke zwischen Matadi und Leopoldville ist durch eine 441 km lange Eisenbahn verbunden. Der Staat gehört dem Weltpostverein an[1]), und die Telegraphenlinien verfügen bereits über 1200 km.

Handelsplätze. Von den 154 Stationen sind als Handelsplätze bemerkenswert: Banana, Boma und Matadi am untern Kongo, Leopoldville am Stanley Pool, Bangala, Basoko und Stanley Falls am mittleren, Nyangwe (wo besonders, wie im ganzen O, die Macht der Araber noch stark bemerkbar ist) am oberen Kongo, Songo und Banzyville am Ubangi, Luluaburg am Lulua, Lusambo am Sankuru, Lufui in Katanga.

Landeserzeugnisse und Handelswaren. Die Hauptprodukte des Landes und Hauptausfuhrartikel sind Kautschuk (1902 etwa 34 Mill. Mk.), Elfenbein (gegen 4 Mill. Mk.), Palmkerne, Palmöl, Kopal, Kaffee, Kakao, Erdnüsse, Häute und Tabak. Von dem gesamten Elfenbein (gegen 600000 kg), das jährlich auf den Weltmarkt gebracht wird, liefert der Kongostaat ein Drittel. Die Haupteinfuhrgegenstände sind baumwollene und wollene Stoffe (5 Mill. Mk.), Nahrungsmittel und Getränke, Waffen und Munition, Maschinen und Dampfschiffe, Metalle und Metallwaren.

Der Handel des Kongostaates ist rapid gewachsen, besonders die Ausfuhr[2]).

Verkehrsländer. Von der *Zufuhr* entfällt die größere Hälfte auf Belgien (68%), ein Zehntel auf Großbritannien, weit geringere Teile auf Deutschland (5%) und auf Holland (4%). Die *Ausfuhr* ist fast ganz nach Belgien gerichtet. Von dem Rest geht ein größerer Teil (3,3%) nach dem portugiesischen Gebiet, ein anderer nach Holland (2,3%) und nur der winzige Rest (0,4%) nach Großbritannien.

Seeverkehr. In den Häfen *Boma* und *Banana* liefen 1901 229 Seeschiffe mit 444000 Reg. t ein, wovon 223 mit 439000 Reg. t löschten. [*1892 liefen 775 Fahrzeuge mit 199000 Reg. t ein.*]

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 122. — [2]) Die Ausfuhr wertete 1887 noch 1,6 Mill. Mk., 1897: 14 Mill., 1901: 48,2 Mill. Mk. und 1902: 45,6 Mill. Mk. (im Spezialhandel 40,1 Mill. Mk.). Die Einfuhr betrug 1887: 18,7, 1901: 21,4 und 1902: 16,6 Mill. Mk. (1902 im Spezialhandel 14,5 Mill. Mk.).

Die Niederlande (Holland).

I. Boden und Staat.

§ 118. Größe und Lage. Bodenbeschaffenheit und Kultur. Das Königreich der Niederlande hat wie Belgien eine europäische Randlage, im N des westlichen kontinentalen Europas. Es wird vom 52. Breitenkreis halbiert. Holland umfaßt 33000 qkm[1]) ($^1/_{16}$ des Deutschen Reiches, reichlich zweimal so groß wie Sachsen) mit 5,3 Mill. E. (160 auf 1 qkm). Holland wird im N und W von der Nordsee, im O von Deutschland, im S von Belgien begrenzt. Die Wassergrenze (750 km) ist fast ebensolang wie die Landgrenze. Die Landgrenzen sind offene Grenzen; die Moore und Sümpfe (*Bourtanger Moor* und *Peel*) tragen nichts zur Erhebung der Landesgrenze zu natürlichen Grenzen bei, da sie immer mehr und mehr entwässert werden.

Bodenbeschaffenheit. Die Niederlande haben ihren Namen in der Tat; sie sind ein Teil des nordeuropäischen Niederlandes, eine Fortsetzung des Norddeutschen Tieflandes, überschüttet von Diluvialmassen und Alluvionen. Das Alluvialland ist jenes Schwemmlandsgebiet in der Nähe des Meeres mit dem fruchtbaren, fetten Marschboden (Kleiboden). Hinter dem Marschland, das sich von der Scheldemündung bis zum Dollart an der Meeresküste entlangzieht, erheben sich die Geestlandschaften, die in der *Veluwe* im SO der Zuider Zee ihre höchsten Erhebungen (über 100 m) erreichen. *Veluwe* bedeutet die sandige, schlechte Aue gegenüber der guten Aue, der *Betuwe* zwischen Waal und Rhein. Ein großer Teil (25%) des Landes liegt unter dem Meeresspiegel; einige Gebiete sogar bis 5 m unter dem Nullpunkt des Amsterdamer Pegels. Nur ausgedehnte und bestangelegte Deiche und Faschinen können das Land vor den Fluten des Meeres retten.

Küsten. Die Küste Hollands ist durchaus Flachküste, in die hinein im 12. und 13. Jahrhundert das Meer drei große Buchten riß, die *Zuider Zee*, die *Lauwers Zee* und den *Dollart*. Die friesischen Inseln von Texel bis zum Dollart bezeichnen die alte Festlandgrenze. Von Helder aus verläuft die Küste fast geradlinig bis zur Scheldemündung; sie wird gegen das Meer außer von Deichen durch 50—60 m hohe Dünen geschützt. Gegen 3630 qkm (11%) sind in den letzten drei Jahrhunderten dem Meere wieder abgerungen worden, und wenn die Trockenlegung der Zuider Zee vollzogen sein wird, hat Holland weitere 232 qkm Land gewonnen[2]).

§ 119. Bewässerung und Klima. Der geschlossene Verlauf der geradlinigen Küste wird durch das Rheindelta unterbrochen, an dessen weiterer Ausgestaltung die *Maas* und die *Schelde* teilnehmen. Größere und kleinere flache Inseln haben sich gebildet, die mit dem Namen „Seeland“ zu einer Provinz zu-

---

[1]) Die neue Katastervermessung ergab ohne Wege und Flüsse 32538 qkm. — [2]) Das Projekt ist auf 300 Mill. Mk. veranschlagt. Zur Fertigstellung sollen 33 Jahre gebraucht werden. Die Küstenlinie der Zuider Zee wird von 320 km auf 40 km verkürzt werden. Dies ist ein interessantes Beispiel dafür, daß ein Land bei der Verkürzung seiner Küstenstrecke auch gewinnen kann.

sammengefaßt werden. Die *Waal*, der größte Rheinarm, wird von Rotterdam aus fälschlich „Maas" genannt.

Die Rheinmündungsarme[1]) sind die Grundlage der ausgezeichneten Bewässerung der Niederlande. Sie selber sind untereinander und mit dem Meere durch unzählige Kanäle verbunden, so daß die Länge der gesamten Wasserstraßen 4460 km (darunter 3070 km Kanäle) beträgt. An Engmaschigkeit des Kanalnetzes wird Holland von keinem andern europäischen Lande übertroffen. Holland ist so recht das Land des Wassers. Die Kanäle mit ihren zum Wasserheben bestimmten Windmühlen und den mächtigen Schleusenwerken bilden das charakteristische Landschaftsbild Hollands.

Klima. Das Klima ist ozeanisch, sehr nebel- und regenreich. 60—70 cm beträgt die jährliche Niederschlagsmenge, 40—50 heitere Tage zählt man im Jahre, und eine Reihenfolge von 8 heitern Tagen hintereinander ist etwas Seltenes. 10° C ist die mittlere Jahrestemperatur.

§ 120. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Holland ist ein konstitutionelles Königreich.

Aus den ehemaligen 7 Generalstaaten sind folgende *11 Provinzen* hervorgegangen: Seeland, Süd- und Nordholland, Friesland und Groningen an der Küste, Utrecht, Geldern, Oberyssel und Drente um die Zuider Zee, Nordbrabant und Limburg an der Maas.

Altgermanische Stämme bevölkern die Niederlande; die Niederfranken (nahe verwandt den Vlaemen) wohnen im Süden des Landes, die Holländer mit eigener Literatur und Schriftsprache in der Mitte des Landes und im eigentlichen Holland und im N die Friesen. Niedersachsen wohnen in den Gegenden des Bourtanger Moores. Die Volksbildung steht auf hoher Stufe. Ein ausgeprägter Nationalcharakter ist den Niederländern eigen, sie sind ebenso geschickte Ackerbauer wie geschickte Seeleute und Kolonisatoren. Ihr ausgezeichnetes kolonisatorisches Talent haben sie in ihren reichen und zahlreichen Kolonien erwiesen (auch heute besitzen sie noch dieses Talent)[2]).

In bezug auf Wasserbautechnik sind sie von keinem andern Volk erreicht[3]); das bezeugen außer der Anlegung von Deichen und Kanälen die Austrocknung des Meerbusens „het Ij" bei Amsterdam und des Haarlemer Meeres. Die Insel Ameland ist durch einen Damm mit dem Festlande verbunden worden, damit sich zu beiden Seiten dieses Dammes Marschland ansetzen kann. Die Trockenlegung der Zuider Zee wird ein weiteres Zeugnis von der holländischen Wasserbautechnik ablegen.

Holland ist mit seinen 160 E. auf 1 qkm fast durchgehends gleichmäßig bevölkert, nur in Drente sinkt die Einwohnerzahl unter 100 auf 1 qkm, während sie in Süd- und Nordholland nahezu 400 erreicht. Großstädte sind ***Amsterdam*** (über 1/2 Mill. E.), ***Rotterdam*, *(Im) Haag*** und ***Utrecht***[4]).

---

[1]) Waal, Leck, Krummer und Alter Rhein, Amstel und Vechte, Yssel. — [2]) So die Buren, die in Südafrika Sprache und Charakter zu bewahren wußten. — [3]) Über den Anteil der Erwerbstätigen an den verschiedenen Berufsklassen vgl. Bd. I, § 107. — [4]) Städte mit 50000 bis 100000 E.: Groningen, Haarlem, Arnhem, Leyden; unter 50000 E.: Nimwegen, Tilburg, Dortrecht, Maastricht, Leeuwarden, Hertogenbosch (Herzogenbusch), Delft, Zwolle, Apeldoom, Enschede, Schiedam, Deventer, Breda, Helder, Gouda, Zaandam (23000 E.).

II. Urproduktion.

§ 121. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Die niederländischen Provinzen liegen noch in der europäischen Zone, wo der Anbau der Cerealien sich lohnt. Die fruchtbaren Schwemmlandmassen des Rheins lassen sich mit denen des Nils vergleichen. Die Provinzen, die mit ihnen bedeckt sind, gehören zu den fruchtbarsten Europas[1]; es sind die Küstenregionen von Friesland an bis Seeland. Der Ackerbauboden nimmt einen großen Raum ein (28 %), noch größer ist der der Wiesen- und Weidennutzung (45 %). Der Wald ist ganz zurückgedrängt (7 %); ausgedehnte Waldungen finden sich nur in Geldern und im Limburgischen. Weizen, Roggen und Hafer sind die hauptsächlichsten Brotfrüchte[2]. Die Gerste nimmt wohl weniger Platz als der Weizen ein[3], aber sie ist sehr hochwertig wegen ihrer Güte. Holland und Seeland sind die Provinzen des Garten- und Gemüsebaues. Die Blumenzucht Haarlems gehört zu den ersten Europas. Größere Obstanpflanzungen finden sich in Holland und Utrecht. Eifrig wird der Anbau der Kartoffel in Drente, Oberyssel, Geldern, Brabant, also mehr in den Geestlandschaften, gepflegt. Zahlreichen Flachsfeldern[4] begegnet man in Holland und Brabant. Zuckerrübe, Runkelrübe, Hopfen werden allenthalben angepflanzt; zum Anbau des letztern mangelt es etwas an der nötigen Wärme, was sich in der Ökonomie des Landes bemerkbar macht, da Bier das Nationalgetränk ist. Der Anbau des Krapps (Färberrot) ist infolge der Anilinfarbenfabrikation zurückgegangen. Hochgeachtet wie die belgische Zichorie ist auch die niederländische. Hervorzuheben als Exportartikel nach England und Frankreich ist noch das Seegras aus der Zuider Zee bei der Insel Wieringen.

§ 122. Erzeugnisse der Tierwelt. Der bedeutendste Zweig der Urproduktion ist die Viehzucht, die eine segensreiche Einnahmequelle für die holländische Nation ist. Die großen Wiesen und Weiden sind wie von der Natur dazu geschaffen. Das holländische Rind, die „holländische Rasse", ist in ganz Europa berühmt[5]. In dem Marschland ist auch die Pferdezucht zu Hause. Schafzucht findet sich mehr in den ärmeren Provinzen, z. B. in Drente, besonders auf der Insel Texel; die Schafe werden mehr wegen des Fleisches gezogen. Die Schweinezucht wird stark betrieben. Nicht unbeträchtlich ist die Bienenzucht in Geldern und in Drente. Ein wichtiger Nahrungszweig der Bevölkerung ist die Seefischerei vom Ausgang der Zuider Zee bis nach England hin; gefangen werden Stockfisch, Anchovis und in großen Mengen Heringe (letztere jährlich im Durchschnittswerte für 12,5 Mill. Mk.). Viele Hände sind mit dem Konservieren der Fische beschäftigt, war es doch ein Holländer (Beukelsens), der bereits 1397 die Heringe in großen Mengen einsalzte („einpökelte")[6]. Der dereinst blühende Walfang ist ganz

[1]) Vgl. Bd. I, § 51. — [2]) Ernte (1900) in Mill. t: Roggen 0,35; Hafer 0,33; Weizen und Spelz 0,13; Gerste 0,10; Buchweizen 0,04; Kartoffeln 2,10. — [3]) Vgl. Bd. I, § 51. — [4]) 1901 wurden auf 1 ha (von 12944 ha) 644 kg Flachs geerntet (der höchste Ertrag, der je erzielt worden ist). — [5]) Über den Umfang des Viehbestandes vgl. Bd. I, § 72. — [6]) Vgl. hierüber auch Bd. I, § 33.

zurückgegangen. Außerordentliche Mengen von Krabben werden nach England gesandt, wie auch ein Viertel des Austernfangs, der jährlich 40 Mill. Austern auf den Markt bringt (Hauptort Bergen op Zoom).

§ 123. Erzeugnisse der Gesteinswelt. An mineralischen Schätzen ist Holland ganz arm. Die wenigen Steinkohlenlager in der Nähe von Maastricht sind die letzten Ausläufer der großen belgischen Kohlenflöze. Die Moore und Sümpfe sind die Abbaustätten für Torf. Brauneisen findet sich in Geldern und Oberyssel.

III. Gewerbe und Industrie.

§ 124. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Neben den Zuckerfabriken, die Rübenzucker verarbeiten, sind die Rohrzuckerraffinerien in Amsterdam hervorzuheben. In diesen Städten und in Schiedam blühen die Branntwein-, namentlich die Wacholder- oder Geneverbrennereien. Holland ist das Land der berühmtesten Liköre. Zu diesen Brennereien gesellen sich die Öl- und Seifenfabriken. Die zwei größten Städte mit Einschluß von Utrecht sind die Hauptsitze der Tabakmanufaktur (jährlich über 100 Mill. Stück Zigarren). Im Süden von Haarlem sind weit ausgedehnte Gebiete der Blumenzucht gewidmet (§ 121); Blumen-(Tulpen-)zwiebeln sind ein niederländischer Exportartikel. In Dortrecht und Herzogenbusch ist die Lackmusgewinnung ein einträglicher Industriezweig[1]). Die Holzkonstruktion von Schiffen ist auf den Werften von Zaandam, Amsterdam und Rotterdam noch sehr bevorzugt. Die Baumwollen- (über 300000 Spindeln) und Leinenmanufaktur hat sich besonders in Oberyssel (Enschede an der deutschen Grenze, in Almelo und Hengelo) entwickelt. Gute Leinenerzeugnisse versendet auch Tilburg in Nordbrabant. Altberühmt sind die Segeltuchfabrikation und die Seilereien (Reepschlägereien) in Rotterdam und Amsterdam.

§ 125. Industrien auf Grund von tierischen Erzeugnissen. Unter den landwirtschaftlichen Produkten steht die Butter- und Käsefabrikation obenan. Alkmaar, Edam (Edamer Kugelkäse) und Hoorn sind die Hauptkäsemärkte, während Friesland das Hauptbuttergebiet ist. War Holland früher der erste Markt für Tuche, so hat es diesen Vorrang doch an Belgien abtreten müssen; immerhin ist die Tuchfabrikation von Leyden, Utrecht, Maastricht und besonders Tilburg noch recht ansehnlich. Papiermühlen bestehen in Zaandam, in der Vetuwe und in Leeuwarden. Ein ebenso alter wie berühmter Industriezweig ist die Lederfabrikation (Sohlenleder) in Amsterdam, Rotterdam und Maastricht.

§ 126. Industrien auf Grund von mineralischen Erzeugnissen. Trotzdem die Bedingungen einer bodenständigen Metallindustrie fehlen, hat sich auf Grund von Mineralien ein ansehnliches Gewerbe entwickelt. Was dem Mutterlande fehlt, schaffen zum Teil die Kolonien in reichen

---

[1]) Lackmus zum Blaufärben von Papier, Wäsche, Wein und Zuckerwaren.

Mengen herbei, so z. B. Zinn, besonders von den Inseln Banka und Billiton[1]), Gold aus Niederländisch-Guyana. Der Abbau von Kohlen (im Limburgischen) ist vereinzelt, ausgedehnt der des Torfes. Die größten Torfgruben befinden sich in der Provinz Drente. Torf (45 Mill. t jährlich) dient nicht allein für den Hausgebrauch, sondern auch zum Heizen von Lokomotiven und von Dampfkesseln der Fabriken. Die keramische Industrie blüht in Delft (Steingut; Delfter Muster in der Porzellanmalerei) und im südholländischen Gruda (Pfeifen). Der Lehm und Schlamm des Rheins werden zu sehr dauerhaften Bau- und Pflastersteinen (Klinker) verarbeitet.

Maschinen- und Eisenwerkstätten, vorwiegend für Eisenbahnschienen, Lokomotiven, Wagen usw. sind in Amsterdam, Rotterdam und Utrecht; Geschütz- und Eisengießereien in Haag; bedeutende Schiffswerften, die aber jetzt nicht mehr mit den deutschen und englischen konkurrieren können, in Rotterdam. Amsterdam zeichnet sich außer durch seine Gold- und Silberbearbeitung durch seine Diamantschleifereien aus, denen indessen durch ähnliche Unternehmungen in Paris und London große Konkurrenten entstanden sind.

IV. Verkehr und Handel.

§ 127. Holland ein Handels- und Schiffahrtsstaat. Holland hat eine glückliche Lage an der Nordsee zwischen den drei größten europäischen Industriestaaten Deutschland, England und Belgien. In der Seegeschichte hat es eine ähnliche Entwicklung wie die Phönizier, Griechen und Engländer. Es ist ein maritimer Staat schon infolge seiner großen Küstenentwicklung; kein Ort ist mehr denn 200 km vom Meere entfernt. Dazu gesellt sich der rege Verkehr mit dem eigenen Kolonialreich.

Man kann also die Niederlande weniger einen Industriestaat nennen als vorzugsweise einen Handels- und Schiffahrtsstaat. Dem Seehandel verdankt Holland seinen Nationalwohlstand. Hollands Handelsflotte war bis Mitte des 17. Jahrhunderts die bedeutendste und beherrschte das gesamte „Frachtfuhrwesen auf dem Meere“. Diese Vorherrschaft haben die Niederlande an England abtreten müssen. Der Grund hierfür ist in dem Mangel an einem starken Hinterlande zu suchen, das selbst ein großer Kolonialbesitz nicht ersetzen kann[2]). In dem modernen Wettbewerb ist die holländische Flotte in dem Nordseegebiet durch die mächtig emporblühende deutsche Handelsflotte sehr beeinträchtigt worden, was einmal auch in dem geringen Hinterland, andermal in der geringen Bevölkerungszahl Hollands begründet liegt. Heute reiht sich Holland an neunter Stelle mit dem Tonnengehalt seiner Handelsflotte ein[3]). (Vgl. Schluß von § 128.)

---

[1]) Vgl. Metallproduktion Bd. I, § 81. — [2]) Die gleiche Erscheinung wird sich im modernen Weltverkehr auch noch mit England wiederholen. — Vgl. auch Bd. I, § 106. — [3]) Vgl. Bd. I, § 123.

Die **Handelssprache** ist Holländisch und Deutsch. Die Münzeinheit ist der „niederländische“ Gulden[1]). Maß und Gewicht (mit holländischen Benennungen) richten sich nach dem metrischen System.

Da Holland die Rheinmündungen innehat, so ist es noch mehr wie Belgien ein natürlicher Absatzweg des westlichen Deutschlands für die Nordsee. Das Rheintal ist zugleich eine der wichtigsten natürlichen Linien des transeuropäischen Handels, die im St. Gotthard die Alpenschranke durchbricht und die Gestade der Nordsee mit denen des Mittelländischen Meeres verbindet. Holland besitzt wie Belgien im höchsten Grade die Eigenschaft, die Waren anzuziehen, die für Zentraleuropa bestimmt sind, und diejenigen, die von den Meeren des nördlichen Europas nach dem Mittelländischen Meere zu streben und umgekehrt.

§ 128. Verkehrswege und Verkehr. Die natürlichen Verkehrsstraßen liegen in den schiffbaren Strömen und Kanälen vor, die zusammen über eine Länge von 4800 km verfügen. Die erste Stelle gebührt dem Rhein. 14000 Schiffe mit 100 Mill. dz Waren passieren ihn jährlich zwischen Nimwegen und Emmerich. Die meisten Kanäle haben 2 m Wasserstand und eine Breite von 20 m; sie sind nicht allein für die Frachtkähne, die Boote (Trekschuiten) fahrbar, sondern auch für Dampfer. Unter ihnen seien genannt der Nordhollandkanal von Amsterdam nach Helder, die Kanäle von Amsterdam nach Utrecht und nach Gouda, im S des Landes der Kanal, der Lüttich und Maastricht mit Herzogenbusch verbindet, im N die Groninger Kanalanlagen. Der großartige Nordseekanal (seit 1876), der für die größten Seeschiffe zugänglich ist, führt von Amsterdam direkt in die Nordsee (Ymuiden). Eine ähnliche Wasserstraße verbindet Rotterdam mit der Nordsee, der Neue Wasserweg, „Nieuwen Waterweg“, ausmündend am Hoek van Holland.

Das weitverzweigte Fluß- und Kanalsystem war sehr hinderlich für das Anlegen von Eisenbahnrouten; dazu gesellte sich noch der Mangel an natürlichen Bausteinen. Erratische Blöcke und Klinker haben viel zu dem Bau von Eisenbahnen[2]) beitragen müssen. Die wichtigsten Strecken führen wiederum nach Deutschland, einmal von Vlissingen, Middelburg über Bergen op Zoom, Tilburg, Venlo nach dem linken Rheinufer, das andere Mal von Amsterdam und Rotterdam über Utrecht, Arnhem nach dem rechten Rheinufer. Diese Linien sind mit dem Rhein die großen Ableitungslinien der großen deutschen Industriegebiete von Essen, Barmen-Elberfeld, Düsseldorf, Cöln, München-Gladbach und Crefeld. — Der Postverkehr ist der Lage des Landes nach entsprechend hochentwickelt[3])[4]).

---

[1]) Vgl. Bd. I, Anhang I. — [2]) Am 1. Jan. 1903 waren 2800 km in Betrieb. Über die Dichte des Eisenbahnnetzes vgl. Bd. I, § 101. — [3]) Vgl. Bd. I, § 96.

[4])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
1901 [*1891*]	367,0 [*214,4*]	23,6 [*19,5*]	5,7 [*4,3*]	15,8 [*95 : 2,4*]	0,9 [*95 : 0,1*]

Die Handelsflotte (1908) verfügt über 1008 Schiffe (darunter 304 Dampfer) von 489000 Reg.t n. Der Schiffsverkehr hat sich außerordentlich entwickelt[1]).

§ 129. Wichtigere Handelsplätze. Die Verkehrs- und Handelsbewegungen strömen in *Rotterdam* und *Amsterdam* zusammen.

Von beiden Häfen gehen die Schiffe der „Niederländisch-amerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ aus. In beiden Orten sind große Bankanstalten und Speditionsgeschäfte emporgeblüht; die Niederländische Bank in Amsterdam ist eine der größten Kreditanstalten Europas.

Rotterdam hat Amsterdam als Welthandelsplatz überflügelt, wiewohl letzteres noch seine erste Stelle im Handel und Verkehr mit den Kolonien behauptet. Die mächtige Entwicklung Rotterdams beginnt mit der Aufhebung der Rheinzölle durch Napoleon I., und sie ging über die Amsterdams hinaus, als Rotterdam durch die Eröffnung des neuen Wasserweges nach „Hoek v. Holland“ für die schwersten Seeschiffe zugänglich wurde, und so ist es ein ebenso bedeutender Fluß- wie Seehafen geworden. Rotterdam ist der erste Getreidehafen Hollands und nächst London ein Hauptmarkt für Tee, besitzt die größten Petroleumlager, ist ferner bedeutender Stapelplatz für Baumwolle und Rohrzucker. Hier ist der Sitz des „Lloyd von Rotterdam“ und der „Dampfschiffahrtsgesellschaft der Maas“. Rotterdam gehört zu den Riesenverkehrshäfen[2]).

Amsterdam ist der erste Geldmarkt der Niederlande, einer der größten Rohtabaksmärkte Europas und Haupthandelsplatz für den Kaffee der Regierungsplantagen in den niederländischen Kolonien; es reiht sich dadurch in die neun großen Kaffeeweltmärkte ein: Amsterdam, Rotterdam, London, Hamburg, Havre, Bordeaux, Marseille, Antwerpen und Triest.

Auf der Börse in Amsterdam, die eine der wichtigsten Warenbörsen Europas ist, wird in der Hauptsache der Preis des Kaffees für Europa festgesetzt. Diese Preisbestimmung, wie überhaupt der ganze Transport des Kaffees und anderer Produkte der Regierungskulturen liegt in den Händen der Königl. Niederländischen Handelsgesellschaft (Maatschappy). Amsterdam ist auch der Hafen der Schiffahrtsgesellschaft „Nederland“, die den Verkehr zwischen den Sundainseln und Westindien versorgt[3]).

In *Vlissingen* hat sich ein ansehnlicher Transithandel mit England entwickelt. In seiner Lage ist es mehr als Rotterdam und Amsterdam begünstigt und kann als Hafen am Ausfluß der Wester Schelde eine furchtbare Rivalin Antwerpens werden.

§ 130. Der Handel der Niederlande. Der Eigenhandel. Er ist gekennzeichnet durch die Ausfuhrfähigkeit der reichen Meerprovinzen und durch das Bedürfnis der ärmeren, mehr kontinentalen Provinzen; dort

---

[1]) In den holländischen Häfen liefen im Jahre 1902 22665 Schiffe (darunter 20569 Dampfer) ein und aus mit 18,9 Mill. Reg. t [*1891 hingegen 18618 Schiffe (darunter 15088 Dampfer) mit 11,4 Mill. Reg. t*]. — [2]) 1909 umfaßte der gesamte Schiffsverkehr mit dem Auslande 11797 Schiffe mit 11,8 Mill. Reg. t, dagegen der von Amsterdam nur 3678 Schiffe mit 3 Mill. Reg. t. — Vgl. auch Bd. I, § 127. — [3]) Im ganzen führen vom Mutterland drei Dampferverbindungen nach Ostindien und eine nach Westindien.

ein großer Überschuß an landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Fischwaren, hier ein gesteigertes Bedürfnis nach Kolonialwaren, Zucker, Kaffee, Tee und Gewürz. *Arnhem* ist der erste Platz für den Speditionshandel des Innern. Der Binnenhandel wird durch die Küstenschiffahrt erleichtert. Küstendampferfahrten gehen von Amsterdam und Rotterdam aus nach allen möglichen Küstenplätzen.

Der Außenhandel. Der holländische Außenhandel ist sehr ansehnlich und einer der regsten der Welt. Er ist stetig gestiegen. Die Handelsbilanz ist ständig eine sog. „passive". Die gesamte Handelsbewegung erreicht ungefähr einen Umsatz von 7 Milliarden Mk.[1]). Für Holland ist auch der Durchgangsverkehr, besonders auf den Wasserstraßen, sehr wichtig.

Die bedeutendsten Artikel der Ausfuhr sind Cerealien[2]) und Blumen, Eisen und Stahl aller Art, auch fertige Eisenwaren, Wolle, Textilwaren, Butter, Margarine, Käse, Kartoffelmehl, Reis, Kaffee, Branntwein, Mastvieh (jährlich über 100000 Stück), Holz, Häute, Kupfer, Papier, Salpeter, Zink, Zinn, Leinsaat, Leinöl, Tabak und Zigarren, Flachs, Leinwand und zuletzt große Mengen lebender und frischer Fische, gesalzener und geräucherter Heringe.

Die Einfuhr besteht hauptsächlich aus Getreide und Mehl[3]), Eisen- und Stahlwaren aller Art, Wolle und Textilwaren, Steinkohlen, Reis, Rüben- und Rohrzucker, Kaffee, Holz, Häute, Kupfer, Salpeter, Zink, Zinn, Tabak, Farben, Erdnüsse, Palmöl und -kerne, Sämereien, Krämerwaren, Papier und Papierwaren, Manufaktur- und Modewaren.

Bei der Ausfuhr sind die Nahrungs- und Genußmittel und sodann die Rohstoffe ziemlich gleichmäßig vertreten, mit je einem Drittel des Wertes der Gesamtausfuhr, wobei das reichlichere Drittel auf die Rohstoffe entfällt. Ein knappes Drittel gehört den Fabrikaten und anderen Waren an.

Die Einfuhr ist bezüglich der Rohstoffe auch am größten (zwei Fünftel des Gesamtwertes der Einfuhr), ihr folgen die Fabrikate und andere Waren (mit einem reichlichen Drittel) und die Genuß- und Nahrungsmittel (mit einem knappen Drittel).

Hollands Handel mit fremden Staaten. Im Handel mit dem Ausland steht der Verkehr mit Deutschland bei weitem obenan, insofern als ein Viertel des Wertes der Einfuhr von Deutschland stammt und beinahe die Hälfte der Ausfuhr nach Deutschland gerichtet ist[4]). An den Handel mit Deutschland reiht sich der mit England, wohin zumeist landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittel ausgeführt werden. Die belgischen Nachbarn bringen Steinkohlen und Metall. Von Rußland holen die holländischen Schiffe Holz und

[1]) 1902 Einfuhr 3667, Ausfuhr 3090 Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [2]) Wichtigere Waren der Ausfuhr 1902 in Mill. t: Weizen 1,0, Hafer 0,3, Roggen 0,3, Gerste 0,2, Mais 0,1, Reis 0,1 Mill. t; sodann in t: Butter 22850, Margarine und andere Buttersurrogate 50000, Käse 47100; Kaffee 76000; Genever und sonstige Branntweine 256000 hl, Liköre 5100 hl; Zigarren 1594 t; gesalzene Heringe 96000 t. — [3]) Getreide und Kaffee 1902 in der Einfuhr: Weizen 1,8, Roggen 0,6, Mais 0,4, Gerste 0,4, Hafer 0,4, Reis 0,2, Weizenmehl 0,2 Mill. t; Kaffee 182000 t. — [4]) Hierbei ist holländischerseits der Wert der Einfuhr zum Verbrauch, sowie der Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse (einschl. Edelmetalle) mitgerechnet.

Textilfasern und transportieren dahin die holländischen Erzeugnisse, besonders die der Landwirtschaft. Von den Vereinigten Staaten Amerikas kaufen die Holländer Baumwolle, rohe Häute und Kolonialwaren. Gering ist der Handel mit den skandinavischen Ländern, mit Rumänien, Spanien, Frankreich und ganz minimal mit Italien und der Türkei. Ganz hervorragend sind indessen die Handelsbeziehungen der Niederlande mit ihrem Kolonialreich, namentlich mit dem ostindischen, aus dem Holland große Mengen von Zinn, Kaffee, Rohrzucker, Farbhölzern, Gewürzen und Reis holt, und dessen zahlreichen Einwohnern es seine Industrieerzeugnisse (Kattune usw.) verkauft. Die Handelsbewegung mit den eigenen Kolonien kommt erst an vierter Stelle[1]), während die mit jedem der drei Nachbarstaaten größer ist.

Hollands Handel mit Deutschland. In diesem Handelsverkehr ist die Einfuhr Hollands nach Deutschland in reichlich zehn Jahren nicht gesteigert worden, sie ist sogar etwas zurückgegangen, dagegen hat sich die Ausfuhr Deutschlands nach den Niederlanden beständig und zugleich erheblich gesteigert (S. 88). Die Niederlande senden nach Deutschland unbearbeitete Tabakblätter (jährl. f. $9^1/_2$ bis 18 Mill. Mk.)[2]), Fleisch von Vieh (13 bis 15 Mill. Mk.), frische Küchengewächse (12 bis 13 Mill. Mk.), gesalzene Heringe (10 bis 15 Mill. Mk.), Käse (über 11 Mill. Mk.), gemünztes Gold (etwa 10 Mill. Mk.), Milchbutter, Reis, Pferde, Zinn, Kaffee, Kleie, frische Fische, Leinsaat, Ölkuchen, Därme; und sie beziehen aus Deutschland Steinkohlen (50 bis 60 Mill. Mk.), Kleider und Wäsche (über 25 Mill. Mk.), grobe und feine Eisenwaren, Maschinen, wollene Tuch- und Zeugwaren, baumwollene Gewebe und Garne, gemünztes Gold (5 Mill. Mk.), chemische Fabrikate und Präparate, Farbendruckbilder, Kupferstiche, Bücher, Karten, Musikalien, Instrumente, Musikinstrumente, Lederwaren, Telegraphenkabel, feine Metall- und Holzwaren.

Der Stillstand, bzw. Rückgang der Einfuhr Hollands nach Deutschland ist durch die Entwicklung Deutschlands zu einem Kolonialstaat und durch den Dortmund-Emskanal verursacht worden. Sollte sich einmal das Projekt, den Rhein durch einen Kanal mit der Weser (Bremen) und der Elbe (Hamburg) zu verbinden, verwirklichen, so würde der holländische Handel ganz empfindlich geschädigt werden.

Die niederländischen Kolonien.

§ 131. Lage, Größe, Erzeugnisse und Handelsverkehr. Holland verdankt einen großen Teil seiner kommerziellen Blüte seinen reichen und zahlreichen Kolonien. Sie umfassen Niederländisch-Ostindien [= Indonesien] (Java und Madura, Sumatra, die Riouw Lingga-Inseln, Banka, Billiton, West-, Süd- und Ostborneo, Celebes, die Molukken-Inseln, den Timorarchipel, Bali und Lombok, Neuguinea bis zum 141° ö. L.) und Niederländisch-Westindien (die Insel Curaçao und Surinam oder Niederländisch-Guyana mit der Hauptstadt Para-

[1]) 1909 betrug die Ausfuhr Hollands nach Holländisch-Indien 108 Mill. Mk. und die Einfuhr des Koloniallandes nach dem Mutterland 594 Mill. Mk. — [2]) 1908 nur für 9,6, 1899 für 18,2 Mill. Mk.

maribo mit 32000 E.). Das erstere Kolonialgebiet umfaßt 1,9 Mill. qkm mit 38 Mill. E. (19 auf 1 qkm) und das andere 130000 qkm mit etwa 135000 E. (1,5 auf 1 qkm).

Erzeugnisse. Unter den ostindischen Besitzungen ragt **Java** mit seinen Großstädten ***Batavia***, ***Surakarta*** im Landinnern und ***Surabaja***[1]) hervor; es erzeugt reiche Mengen Rohrzucker, Kaffee, Chinchonarinden, Reis, Tabak, Tee und Indigo. Auch die andern Inseln bringen ähnliche Produkte, unter denen noch Petroleum, Gummi und Guttapercha, Rotan, Pfeffer, Muskatnüsse und Kopra genannt seien, hervor; Banka, Billiton und Riouw sind als Zinninseln berühmt. All die genannten Produkte sind wichtige Handelsgegenstände, besonders für das Mutterland.

Verkehr und Handel. Von den ostindischen Besitzungen ist Java mit einem Eisenbahnnetz hinreichend bedeckt[2]). Die ostindische Handelsflotte verfügte i. J. 1901 über 2593 Schiffe mit 117000 Reg.t *[1891 über 1874 Schiffe mit 83000 Reg.t]*[3]).

Die wichtigsten Ausfuhrartikel Ostindiens sind (dem Ausfuhrwerte nach): Rohrzucker, Tabak, Zinn, Kaffee, Guttapercha, Petroleum, Kopra, Gummi, Chinchonarinde, Tee, Pfeffer, Häute, Reis, Rotan, Muskatnüsse, Dammarharz, Indigo. Die Einfuhrgegenstände gehören hauptsächlich den großen Warengruppen aus der Eisen- und Textilindustrie an. Die Einfuhr bleibt beträchtlich hinter der Ausfuhr zurück[4]).

Im Handelsverkehr Deutschlands mit Niederländisch-Indien hat sich innerhalb von zehn Jahren die Einfuhr wie die Ausfuhr verdoppelt[5]). Der Gesamthandelswert hat mit dem neuen Jahrhundert 100 Mill. Mk. überschritten. Deutschland holt aus Niederländisch-Ostindien vor allen Dingen unbearbeitete Tabakblätter (jährl. 50 bis 60 Mill. Mk.), Kaffee, Zinn und Kopra und sendet nach jenen Tropenländereien Eisenbahnschienen, Lokomotiven, Lokomobilen u. a. m.

---

[1]) Andere wichtige Orte: Samarang, Djokjakarta; auf Sumatra: Palembang (über 50000 E.); auf Borneo: Bandjermassin (üb. 50000 E.); auf Celebes: Makassar (üb. 90000 E.); auf Curaçao: Willemstad. — [2]) Vgl. auch Bd. I, § 101. — [3]) In den niederländisch-ostindischen Häfen liefen 1901 5554 Schiffe (darunter 3476 Dampfer) mit 2,1 Mill. Reg.t ein [*1891 3456 Schiffe (darunter 3258 Dampfer) mit 1,4 Mill. Reg.t*]. — [4]) 1901 betrug die Einfuhr 390 Mill. Mk. [*1891 306 Mill. Mk.*] und die Ausfuhr 430 Mill. Mk. [*1891 381 Mill. Mk.*]. — [5]) Vgl. Tabelle S. 96.

Teil III.

Die westeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Frankreich.

I. Boden und Staat.

§ 182. Gröfse, Lage, Bodenbeschaffenheit und Fruchtbarkeit des Bodens.

Größe. Frankreich bedeckt einschließlich Korsikas und seiner Küsteninseln eine Fläche von 537000 qkm mit 39 Mill. E. (72 E. auf 1 qkm), [mit seinen Kolonien zusammen gegen 6,6 Mill. qkm mit 86 Mill. E.]. Es ist der fünftgrößte Staat des europäischen Kontinents, sowohl seiner Fläche wie seiner Einwohnerzahl nach.

Lage. Frankreich liegt genau zwischen Pol und Äquator. Als westlichster Teil des europäischen Rumpfes ist es zugleich das einzige Land, das die Nordsee und das Mittelländische Meer berührt; es liegt an den beiden geschichtlich und handelsgeographisch wichtigsten Meeren der Erde, am Mittelmeer und am Atlantischen Ozean. Die Meeresgrenzen sind etwas länger als die Landgrenzen (3100 km : 2400 km). Die eine Hälfte der atlantischen Küste liegt in der Nachbarschaft der englischen Küste, und die französische Mittelmeerküste schaut nach Algerien hinüber. Die Landgrenzen bieten einen natürlichen Schutz nach Spanien und Italien und teilweise nach Deutschland, sind indessen im N und NO offen.

Bodenbeschaffenheit. Ein Blick auf die physikalische Karte lehrt, daß sich in Frankreich große Tieflandregionen ausbreiten. Diese füllen den W und NW Frankreichs aus. Die Südosthälfte des Landes ist gebirgig. Die Gebirge Frankreichs gehören zwei geologisch verschiedenen Gebieten Europas an, dem südeuropäischen Faltengebirgsland (Westalpen, Jura, Pyrenäen) und dem nordwesteuropäischen Schollenland. Zu diesem gehören die altkristallinischen Massivs der Bretagne und des französischen Mittelgebirges (des französischen Zentralplateaus[1]). Dieses wird durch die Cevennen nach dem Rhonebecken zu abgegrenzt und sucht im N mit Hilfe einiger Gebirgszüge (Mts. du Charollais, Côte d'Or, Plateau de Langres) die alten Massive der Vogesen

---

[1]) Höchste Erhebung der Mt. Dore 1886 m.

und Ardennen zu erreichen. Der französische Teil der Westalpen, die hier die großartigsten Landschaftsformen aufweisen und die höchste europäische Alpenhöhe mit dem *Montblanc 4810 m* erreichen, beginnt am Col di Tenda (Paßhöhe 1873 m) in Italien und endigt nach einer im allgemeinen meridionalen Erstreckung am Großen St. Bernhard. Beherrschend in der ganzen Ausdehnung ist die kristallinische Zone der Montblancgruppe. Kristallinisch sind sämtliche höchsten Gruppen der Westalpen. Auf ihrem Rücken zieht die Wasserscheide des Rhone- und Pogebietes hin. Im W sind die Kalkgebirge der Dauphiné und Savoyens vorgelagert.

Nach dem Rhonetal im W ist die Abdachung eine allmähliche. Die Flüsse haben hier lange Quertäler ausgearbeitet. Kurze, unwegsame Quertäler finden sich auf der italienischen Seite der Westalpen, weshalb auch der Zugang zu den Alpen von Italien aus wesentlich schwieriger als von W her ist. Nur die beiden Dora greifen weit ins Gebirge hinein, und ihnen folgen die bedeutenderen Verkehrsstraßen, ein südliches Straßenband, das sich am Mt. Cenis vorbeischlängelt und ein nördliches am Montblanc vorbei zum Isèretal.

Vom westöstlichen Rhonetal ziehen sich um die Schweiz und in die Schweiz hinein das kettenreiche Juragebirge, das wir S. 111 eingehender kennen gelernt haben. Ein echtes Grenzgebirge mit geringer Einschartung sind die Pyrenäen. Ihre Gipfel steigen über die Schneegrenze hinaus (*Maladetta* 3404 m [1]), *M. Perdu* 3352 m, beide auf spanischem Boden, auf französischem der *P. du Midi* 2877 m).

Den Verkehrsstraßen werden wegen der hohen Kammlinie der Pyrenäen außerordentliche Schwierigkeiten bereitet; sie setzen sich auf spanischer Seite gewöhnlich nur als Saumpfade fort. Unter den wenig geeigneten und ausgebauten Paßstraßen sind immerhin noch die besten die von Roncesvalles (1100 m) und Canfranc (1632 m) in den Westpyrenäen und Col de la Perche (1622 m) in den Ostpyrenäen. Die Eisenbahnen gar haben sich nur zwischen Meeresküste und Gebirge hindurchgezwängt.

Zwischen den Gebirgen breiten sich große, flachgründige Becken aus: das Seine- oder Pariser Becken im N, das Garonne- oder Aquitanische Becken im SW und das langgestreckte Saône-Rhonebecken im SO.

Fruchtbarkeit des Bodens. Die kristallinischen Gebirge ergeben bei ihrer Verwitterung zumeist eine fruchtbare Erde. Fruchtbares Land treffen wir bis weit in die Alpentäler hinauf. Durch außerordentliche Fruchtbarheit sind die großen Becken ausgezeichnet, die von tertiären Meeres- und Süßwasserablagerungen erfüllt sind und nur auf ihren höheren kalkigen Umrandungen durch die sinnlose Entwaldung früherer Zeiten hie und da an Unfruchtbarkeit leiden. In Frankreich sind nur 6% des Bodens unproduktiv, wozu die unfruchtbaren Meeresgestade Les Landes im SW am meisten beitragen. Frankreich ist eins der wenigen europäischen Länder, das fast durchgängig fruchtbaren Boden aufweist [2]).

§ 133. Küsten Frankreichs. Trotz des großen Anteils am Meere sind die französischen Küsten der Schiffahrt wenig günstig; denn sie bieten

---

[1]) Die höchste Spitze, 3404 m, der Maladettagruppe heißt Pic de Néthou, in Frankreich die höchste Pyrenäenspitze der Vignemale, 3298 m. — [2]) Vgl. Bd. I, § 51.

nur wenige natürliche Hafenanlagen. Die Häfen werden zumeist durch kostspielige Kunstbauten dem Verkehre offen gehalten.

Am Kanal La Manche zieht von der belgischen Grenze aus eine von Dünen umrandete Flachküste, die an die deutsche Nordseeküste, in ihrer südlicheren Ausdehnung mehr an die Gestaltung und Gefährlichkeit der Küste Jütlands erinnert. Hafenorte sind hier *Dünkirchen*, *Calais*, *Boulogne* und *Abbeville*.

Noch gefährlicher ist die Küste der Normandie, die als eine geradlinig verlaufende Kreideplatte hart ans Meer stößt. Im steilen Kap Gris Nez nähert sich die französische Küste der englischen bis auf 32 km. Die untermeerische Bodenerhebung wird an dieser Stelle schon bei 55 bis 60 m unter dem Meeresspiegel angetroffen, weshalb der Plan einer Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich schon oft erwogen worden ist, aber wegen strategischer und politischer Bedenken (bes. von englischer Seite) nicht ausgeführt wurde. Hafenorte an der normännischen Küste sind *Dieppe*, *Le Havre* und der Kriegshafen *Cherbourg*. Die Seinebucht leidet an Versandungen. Dicht an der Normandie liegen die Normannischen oder Kanalinseln (Jersey, Guernesey), die im englischen Besitz sind. Die Küste der Bretagne bietet durch ihre Zerrissenheit viele Ankerplätze, die jedoch nicht ausgenutzt werden, da ihr das fruchtbare Hinterland und schiffbare Flußmündungen fehlen. Das tüchtigste französische Schiffervolk wird hier an der bretonischen Küste erzogen. Hafenorte sind *Brest*, *Nantes* und *St-Nazaire*. Der übrige Teil der atlantischen Küste Frankreichs ist wiederum für die Schiffahrt ungeeignet. Besonders die geradlinig verlaufende Küste „Les Landes" ist eine unfruchtbare Dünenküste, in der sich fünf bis sechs Dünenketten parallel zueinander hinziehen. Durch mühevolle Aufforstung gelingt es endlich, dem Dünensand seine Gefährlichkeit zu nehmen und den Boden etwas nutzbar zu machen. Die Mündung der Gironde neigt auch zur Bildung von Sandbänken, die indessen durch eine starke Gezeitenströmung immer wieder ins Meer mit hinausgeführt werden, so daß *Bordeaux* noch für die größten Seeschiffe zugänglich ist. Auch die Mittelmeerküste ist wenig für den Verkehr geeignet, der Ostteil von Marseille aus noch am besten. Das Rhonedelta bildet Sümpfe, und die anderen Küstenflüsse bringen viel Sand und Schlamm nach dem Meere und verlanden die Städte, wie Narbonne und Montpellier. *Cette* ist im W der einzige Hafen von Bedeutung. Wo im O das Gebirge hart ans Meer herantritt, bilden sich Buchten, in deren Schutz *Marseille*, *Toulon*, *Fréjus*, *Cannes*, *Nizza* und *Monaco* entstanden sind.

Die Insel Korsika gehört ihrer Boden- und Küstengestaltung wie ihrer Bevölkerung nach zu Italien.

§ 134. Bewässerung und Klima. Frankreich ist im allgemeinen sehr gut bewässert. Die Zahl seiner schiffbaren Flüsse beträgt etwa 150 mit einer Schiffahrtslänge von reichlich 8000 km[1]).

Drei große Stromgebiete gehören ganz nach Frankreich, die der Seine, Loire und Garonne; das der Rhone zu zwei Drittel und das des Rheines nur zum geringsten Teil. Unter den kleineren Flußgebieten ist das der Somme, Charente, des Adour und der Aude bemerkenswert. Fast alle Flüsse entspringen in der Mitte

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 98.

des Landes und fließen radienförmig auseinander, wenden sich aber hauptsächlich nach dem Atlantischen Ozean. Alle Flüsse leiden an Versandung, an wechselndem Wasserstand, und können infolgedessen vielfach nur durch kostspielige Flußbauten für Handel und Verkehr benutzbar gemacht werden.

Der wichtigste, zugleich der an Wasserführung beständigste Fluß ist die *Seine* (776 km lang, davon 554 km schiffbar) mit ihren schiffbaren Nebenflüssen Marne und Yonne. Sie entwässert das Pariser Becken. In dieses Becken reicht auch das Stromgebiet der Loire mit einigen Armen hinein. Die *Loire* ist der längste Fluß Frankreichs (880 km, 800 schiffbar). Ihre bedeutenderen Nebenflüsse sind der Allier, der Cher und die Vienne. Die *Garonne*, die von der Einmündung der Dordogne an *Gironde* heißt, entwässert mit ihren Nebenflüssen (Tarn, Lot, Dordogne) das Aquitanische Becken (600 km, 470 schiffbar). Die *Rhone* (der Rhone) ist der wasserreichste Fluß Frankreichs. Sie fließt von Lyon nach S in der Richtung der wasserärmeren Saône (mit Doubs) und empfängt aus den Alpen noch die Isère und Durance. Die Rhone ist auf 500 km schiffbar. Sie hat jedoch einen zu reißenden Lauf, und trotz der großen Stromregulierungen hat sich auf ihr ein regelmäßiger Schiffahrtsbetrieb noch nicht entwickelt. Außerdem ist ihr Delta versumpft und versandet, und die Schiffahrt ist auf Deltakanäle angewiesen. Die *Mosel*, *Maas* und *Schelde* sind bereits in Frankreich schiffbar.

Die Verkehrstüchtigkeit und -regsamkeit wird durch die günstige Bodengestaltung, die die Anlage großer Kanäle (gegenwärtig rund 4700 km) gestattet, erhöht, sowie durch das günstige Klima, das fast den ganzen Winter hindurch das Befahren der Flüsse ermöglicht.

Große Seen weist Frankreich nicht auf. Außer den kleinen Rand- und Lagunenseen in den „Landes“ und im W der Mittelmeerküste finden sich Landschaften mit vielen kleinen Seen bei Lyon (La Dombes) und südlich von Orleans (Sologne).

Klima. Frankreich gehört mit Ausnahme seiner mittelmeerischen Landstriche zur westeuropäischen Klimaprovinz. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 11°. Unter allen europäischen Ländern besitzt Frankreich das günstigste Klima. Große Kälte und Wärme sind selten. Das Klima ist ziemlich gleichmäßig. Am mildesten und gleichmäßigsten ist es in den nächsten Gebieten des Ozeans, in der Normandie und Bretagne. Hier wachsen im Freien Bambusse, Feigenbäume, japanische Kamelien. Wein gedeiht nicht; seine nördliche Verbreitung (so daß die Bretagne und Normandie im N bleiben) grenzt das maritime Klima von dem des Innern ab, gerade so wie der Ölbaum im S das ständig warme Mittelmeerklima kennzeichnet.

Mit Niederschlägen ist Frankreich gut bedacht. Die regenreichsten Gegenden sind die Westpyrenäen und die französischen Alpen (jährliche Maxima zwischen 120 bis 200 cm). Die verhältnismäßig regenarmen Gebiete sind das Pariser Becken, die Mitte des Aquitanischen Beckens und die ganze Region des Mittelmeeres (Regenmenge weniger denn 60 cm).

§ 135. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Die heutige französische Republik (seit 4. Sept. 1870) besteht aus 86 Departements und 1 Territorium

(Belfort). An ihrer Spitze steht ein auf 7 Jahre von der Nationalversammlung gewählter Präsident.

Die Bewohner sind ein romanisches Mischvolk, das überwiegend aus Franzosen besteht (96 %). Nur in den äußersten Winkeln des Landes hört man andere Sprachen, so im SW baskisch, im NW bretonisch, im N flämisch und im SO wie auf Korsika italienisch Sprechende. Die Handelssprache ist Französisch.

In Frankreich leben über 1 Mill. Fremde; vorzüglich sind es Belgier und Deutsche, diese besonders in Paris. Die Franzosen sind ein Kulturvolk ersten Ranges und haben in Wissenschaft, Kunst und Gewerbe Hervorragendes und Mustergültiges geleistet. Die allgemeine Volksbildung ist gut, wenn auch in manchen ländlichen Distrikten die Schulverhältnisse nicht der Höhe entsprechen, die Frankreich als Kulturfaktor unter andern Ländern einnimmt. Die Charakteristik, die schon *Cäsar* von den Galliern entwarf, stimmt heute noch im allgemeinen auf die Franzosen; sie besagt, daß ihr Geist sehr beweglich, und daß sie leicht erregbar, eitel, abenteuer- und kriegslustig, rednerisch gewandt seien.

Die Erwerbstätigen nach den Berufen. Frankreich ist ein glückliches Land, das mit einer günstigen Breitenlage günstiges Klima und günstige Bodenverhältnisse vereinigt. Darum nimmt es nicht wunder, daß der Hauptteil der Bevölkerung immer noch dem Ackerbau gehört (44 %)[1]. Ferner beschäftigen sich allein mit Weinbau 2 Mill. Menschen, mit Fischerei über 150000. Die reichliche Hälfte der übrigen Berufe gehört der Industrie. Ein Zehntel der Bevölkerung beschäftigt sich mit Handel und verwandten Zweigen. In Frankreich leben über $2^1/_2$ Mill. Rentner.

Volksdichte. Frankreich besitzt mit seinen 39 Mill. E. eine mittlere Dichte von 72 E. auf 1 qkm. Während Deutschland jährlich um nahezu $^1/_2$ Mill. Menschen zunimmt, vermehrt sich Frankreich durchschnittlich um 50000 Menschen; ja, in vielen Departements ist sogar eine Bevölkerungsabnahme wahrzunehmen. Das Wachstum Frankreichs stockt. In diesen Erscheinungen liegt der Grund zu einer zurückgehenden Macht. Betrug in Deutschland 1896 die mittlere Volksdichte 97 Köpfe auf 1 qkm und im Jahre 1901 104 Köpfe, so ist sie in Frankreich während dieser Jahre auf 72 stehen geblieben. Dabei hat Frankreich noch eine außerordentlich geringe Auswanderung, die jährlich nur einige tausend Köpfe zählt. Im großen ganzen ist Frankreich ziemlich gleichmäßig bevölkert. Die dichteste Bevölkerung sitzt im industriellen Norden (über 300 E. auf 1 qkm), im Pariser Becken, an der mittleren Loire, im Territorium Belfort und besonders in dem Lyoner Departement. Die geringste Volksdichte weisen die französischen Hochalpen, die Cevennen, Les Landes und Korsika auf (20—35 E. auf 1 qkm).

Die Ansiedelungen. Die gleichmäßigere Bodengestaltung, das Hintantreten echter und abgeschlossener Gebirgslandschaften haben eine gewisse Gleichmäßigkeit der Ansiedelungen hervorgerufen. Frankreich ist ein städtereiches Land, da jeder Ort von über 2000 Einwohnern als Stadt gerechnet wird;

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 107.

und trotzdem wohnt nur ein reichliches Drittel der gesamten Bevölkerung in den Städten. Frankreich zählt 15 Großstädte, die meisten in Nordfrankreich, an der belgischen Grenze *Lille*, *Roubaix*, sodann *Paris*, *Reims*, *Le Havre*, *Rouen*, *Nancy* und *Nantes*, in Südwestfrankreich *Bordeaux* und *Toulouse*, in Südostfrankreich *Lyon*, *St-Etienne*, *Marseille*, *Toulon* und *Nizza*[1]). Paris ragt mit seinen 2,7 Mill. Einwohnern weit über alle anderen Großstädte, und nur noch zwei von ihnen haben erst ½ Mill. E. erreicht, Marseille und Lyon.

II. Urproduktion.

§ 186. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Der Schwerpunkt der Urproduktion Frankreichs liegt in der Pflanzenwelt. Die Hälfte des Bodens wird mit Brotfrüchten angepflanzt. In der Weizenproduktion reiht sich Frankreich an die Vereinigten Staaten an; sie ergibt jährlich 8 bis 9 Mill. t[2]). Die Hauptweizengebiete sind der N Frankreichs, die Landschaften Brie und Beauce (östlich und südlich von Paris) und das Saônebecken. Der Roggen ist schon mit der mageren Erde höher gelegener Gebiete, mit den Kulturgegenden der granitischen und schieferigen Bergländer zufrieden. Seine Ernten ergeben ein Viertel des Ausmaßes des Weizens (etwa 2 Mill. t). Hafer wird zu 3,5 bis 4 Mill. t jährlich geerntet. Der Mais, der warmen und humusreichen Boden erfordert, findet günstige Wachstumsbedingungen im mittleren und unteren Garonnegebiet, im Saônetal und wird jährlich in reichlich 0,7 Mill. t geerntet. Gerste und Buchweizen werden über das ganze Land hin verstreut gebaut. Die Kartoffelernten erzielen 12 Mill. t und mehr. Trotz des ausgezeichneten Ackerbaues ist Frankreich gezwungen, jährlich noch für etwa 120 Mill. Mk. Getreide einzuführen.

Frankreich ist das erste der Wein erzeugenden Länder (5 % des Kulturbodens sind mit Weinstöcken bepflanzt). Trotz der Schäden, die die Phylloxera im letzten Viertel des verflossenen Jahrhunderts angerichtet hat, steht der Weinbau jetzt wieder auf hoher Stufe und ist eine ausgezeichnete Einnahmequelle des Landes. 40 bis 50 Mill. hl wurden in den letzten Jahren durchschnittlich geerntet. Die berühmtesten französischen Weingegenden sind die Champagne (Epernay, Chalons, Reims), Burgund und Medoc. Ebenso wird Frankreich von keinem andern Land in der Obstkultur übertroffen, deren hauptsächlichste Anbaugegenden in der Bretagne, Normandie, an der mittleren und unteren Loire, um Paris und in den Vogesen anzutreffen sind. Die Nähe der Großstädte weist gewöhnlich große Gemüseanpflanzungen auf. Die eßbare Kastanie ist weit verbreitet; sie berührt wie der Weinstock nicht die Normandie und Bretagne, bildet aber in Mittel- und Süd-

---

[1]) Städte mit 50000 bis 100000 E.: Amiens, Brest, Limoges, Angers, Nimes, Tourcoing, Montpellier, Rennes, Dijon, Grenoble, Orleans, Tours, Le Mans, Saint-Denis, Calais, Levallois-Peret, Besançon, Versailles, Troyes, Clermont-Ferrand, Béziers, Saint-Quentin, Boulogne. — [2]) Ernte (1901) in Mill. t: Weizen und Spelz 8,5; Hafer 3,7; Roggen 1,5; Gerste 0,9; Buchweizen 0,6; Mais 0,7; Kartoffeln 12,0; Wein 60,1 Mill. hl. — Vgl. auch Bd. I, § 57.

frankreich große Waldungen und ist geradezu zum Volksnahrungsmittel geworden. Allerhand Südfrüchte bringt das mittelmeerische Frankreich in großen Mengen auf den Markt. Im südlichen Seealpengebiet ist die Blumenzucht eine nationale Einnahme. Als Verbreitungsgebiet von Industriepflanzen kommt das Seinebecken und Nordfrankreich vor allem in Betracht. Der Anbau von Lein und Hanf, von Raps ist durch die ausländische Konkurrenz zurückgedrängt worden. Im Zuckerrübenbau behauptet Frankreich seine Stellung gleich nach Deutschland, Österreich-Ungarn und Rußland[1]). Die Fortschritte der Chemie, die Gewinnung von Farben aus Kohle haben allmählich die einst blühenden Kulturen des Krapps an der Rhone und des Safrans an der mittleren Loire vernichtet. Der Ölbaum, der im Rhonetale bis zur Einmündung der Isère hinaufsteigt, liefert ein ausgezeichnetes Öl; aber nur seine Güte und Raffinerie haben der starken Konkurrenz Spaniens und Italiens das Gleichgewicht halten können. Der Maulbeerbaum ist im südlichen Frankreich ganz gemein. Auch die Korkeiche ist hier in großen Beständen anzutreffen.

Große Waldungen finden sich selten; nur noch in den Alpen, Pyrenäen, Ardennen und in Burgund. Der Mangel an Wald hat sich oft recht bedenklich fühlbar gemacht, so in dem bereits erwähnten unregelmäßigen Wasserstande der Flüsse und in den verheerenden Überschwemmungen, wie im Garonnegebiet.

§ 137. Erzeugnisse der Tierwelt. Mit dem Ackerbau geht eine blühende Viehzucht Hand in Hand[2]). Den großen Fleischbedarf kann die einheimische Viehzucht nicht decken. Die Rindviehzucht pflegt man in Nordfrankreich und in den Alpen, die Schafzucht in Mittel- und Südfrankreich, hier auch die Ziegenzucht. Die Schafpflege ist durch die Wolleinfuhr vom Kapland und von Australien zurückgegangen. Mit der Viehzucht hängt die Fabrikation feiner Käse zusammen (Neufchâtel, Fromage de Brie, Roqueforter Schafmilchkäse). In der Federviehhaltung hat Frankreich keinen Rivalen; Federvieh und Eier bilden einen wichtigen Ausfuhrartikel, vorwiegend hinüber nach England. Die Seidenraupenzucht ist im Rhonetal und auf Korsika einheimisch und erzeugt eine jährliche Ernte von durchschnittlich $^3/_4$ Mill. kg Rohseide. Neben der Fischzucht in Flüssen regt der Fischreichtum der Meeresgestade zur Seefischerei an. Sardinen werden an der atlantischen Küste gefangen (Hauptausfuhrort Nantes)[3]), Thunfische im Mittelmeer, Heringe und Schellfische in der Nordsee, Kabeljau bei Neufundland, wo Frankreich noch Fischereirechte besitzt, Austern an der französischen Westküste, wo die Austernbänke der Bucht von Arcachon sehr bekannt sind.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 60. — [2]) Über den Viehbestand vgl. Bd. I, § 72. — [3]) Durch das Ausbleiben der großen Sardinenschwärme in den letzten Jahren ist das Sardinenfischereigewerbe sehr schwer geschädigt worden. Der Fang ergab nicht mehr als 25% des Durchschnittsergebnisses, d. h. einer jährlichen Ausfuhr von 600000 Kisten (1 Kiste zu 100 Viertel- oder 50 Halbbüchsen, 1 Büchse zu 12—18 Sardinen). 1904 ist der Fang wieder sehr reichlich gewesen (Golfstromtrift-Änderungen!).

§ 138. Erzeugnisse der Mineralwelt. Frankreich ist reich an Mineralien. Kohlen werden vorwiegend in Form von Steinkohle gewonnen (in den letzten Jahren durchschnittlich 30 Mill. t, Braunkohlen 0,6 bis 0,7 Mill. t). Die Hauptkohlengebiete liegen im N an der belgischen Grenze (Valenciennes, Roubaix), an der oberen Loire (St-Etienne, Le Creuzot). An Eisenerzen sind die Lager in Lothringen, in der Champagne, der Freigrafschaft und im Becken des Cher ergiebig. Indessen werden viele Eisenerze für die Roheisengewinnung noch aus Spanien, Elba und andern Ländern eingeführt. Von anderen Erzen, wie Kupfer und Blei, werden nur geringe Mengen gefunden. In den Ardennen, Pyrenäen, dem Seinebecken werden vorzügliche Bausteine gebrochen (Marmor, Kalk- und Sandsteine). Steinsalz gewinnt man in Lothringen und im S, allerdings in nicht zu großen Mengen (jährlich gegen 500000 t). Die Salzerzeugung ist mehr auf das Seesalz der Meeresküsten angewiesen. Frankreich ist reich an Mineralquellen und an damit verbundenen Kurorten, wie in den Pyrenäen, in der Provence (Aix), am Allier (Vichy), an den Meeresküsten (Nizza, Cannes, Biarritz).

III. Industrie und Gewerbe.

§ 139. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Unter den Gewerben, die pflanzliche Produkte verarbeiten, nimmt die Rübenzuckerfabrikation eine hohe Stellung ein, die sich an die Deutschlands und Österreichs anreiht. Frankreich ist das Land, das die deutsche Erfindung der Rübenzuckerfabrikation zur Zeit der Kontinentalsperre zuerst in großem Maßstabe auszunutzen anfing. Rohrzuckerraffinerien finden sich außer in Paris in allen größeren Hafenorten. Da der Biergenuß immer größer wird, so werden in Nordfrankreich immer mehr Brauereien errichtet. Die Ölfabrikation (Oliven- und Provenceröl) ist in Südfrankreich, namentlich in Marseille, alteinheimisch. Neben Raps-, Lein- und Rüböl werden auch Palm- und Erdnußöle hergestellt. Die Weinfabrikation hat in der Champagne zur Herstellung von Schaumweinen (jährlich gegen 20 Mill. Flaschen) geführt, deren Wert rund 100 Mill. Mk. ausmacht. Die Hauptausfuhrländer für französischen Champagner sind England und Amerika. Ebenso weltbekannt ist die Branntweinfabrikation, Cognac (Cognac, Bordeaux), Chartreuse (Grenoble), Absinth (Pontarlier im Jura). Die Tabakmanufaktur ist Staatsmonopol (21 Fabriken). Wichtig ist ferner die Herstellung von Schokoladen- und Konditorwaren (Paris) und von eingemachten Früchten.

Der Mittelpunkt der Möbelindustrie, überhaupt für Drechsler- und Schnitzarbeiten, Klavierfabrikation, Waggon- und Wagenbau ist Paris.

Die Baumwollenindustrie (1773 zuerst in Amiens eingeführt) ist zu außerordentlich hoher Blüte gelangt (über 5 Mill. Spindeln). Ihr Hauptsitz ist in Nordfrankreich, besonders in den Städten Lille, Roubaix, Valenciennes, Rouen, im Vogesendepartement und im Seinebecken. Frank-

reich besitzt ein weitausgebreitetes Leinengewerbe (gegen 700000 Spindeln), dem sich Hanf- und Juteindustrie anschließen. Vorwiegend ist es wiederum der Norden, Normandie, Bretagne, Picardie und Flandern, wo die Hauptsitze der Leinenindustrie zu finden sind. Aus der Normandie kommen feinste Leinenstoffe (Cretonne). Amiens und Lille sind Mittelpunkte der Flachs-, Angers der Hanf- (Seile und Segeltuch), Dünkirchen der Jutespinnerei. Valenciennes, Lille, Bayeux und Caen liefern Spitzen, beide erstgenannten Orte und Cambrai Batiste.

§ 140. Industrien auf Grund tierischer Erzeugnisse. Der wichtigste Zweig der französischen Textilindustrie ist die Seidenspinnerei, in der Frankreich allen Ländern der Erde voransteht. Reichlich 4 Mill. kg Rohseide werden jährlich verbraucht (gegen 2 Mill. Spindeln). Das Hauptindustriegebiet für Seide ist das Rhonedepartement mit Lyon an der Spitze, dem St-Etienne und Grenoble folgen. In Frankreich werden mehr Seidenwaren als in allen anderen europäischen Staaten zusammen erzeugt. In der Schafwollenindustrie leistet Frankreich ebenfalls Mustergültiges. Sie ist im ganzen Seinebecken verbreitet (gegen 4 Mill. Spindeln). Einen guten Ruf haben die Tuche und Streichgarnstoffe von Louviers, Elbeuf, Abbeville, Reims und Sedan, die Kammgarnstoffe von Roubaix, Reims und Rouen, die Schals von Paris, Nîmes und Lyon, von letzterem Orte auch die Seidenspitzen. Schließlich verfertigt Frankreich unter allen europäischen Ländern die schönsten und besten Kunstteppiche (Gobelins). Gemischte Wollwaren (Flanelle, Alpakastoffe, Wollensammet u. a. m.) werden in Amiens, Roubaix und Reims hergestellt. Die Weiterverbreitung der Webstoffe ist in Frankreich eine ganz vorzügliche, und der gesamten Textilindustrie kommt besonders zustatten, daß Paris noch heute dem ganzen Erdkreis die herrschende Moderichtung vorschreibt, sowohl was die Feinheit des Geschmacks wie die vollendete technische Ausführung betrifft.

Frankreich ist fernerhin in vielen Zweigen der Lederindustrie für den Welthandel tonangebend. Die Handschuhfabrikation von Paris und Grenoble liefert Exportwaren bis zu einer Höhe von 60 bis 70 Mill. Mk. Vorzügliche Schuhwaren werden in Paris, Marseille, Toulouse und Bordeaux verfertigt. Die Pariser Ledergalanteriewaren gehen weit in alle Welt.

§ 141. Industrien auf Grund mineralischer Erzeugnisse. Frankreich ist nach England, Deutschland und den Vereinigten Staaten das wichtigste Industrieland der Erde. Unglücklicherweise ist aber die Kohle, die notwendigste Grundlage jeglicher Industrie, nicht reichlich genug vorhanden. Von den 40 Mill. t und mehr, die Frankreich jährlich gebraucht, gewinnt es kaum drei Viertel aus eigenem Boden, während die bedeutende Restsumme aus den Kohlenrevieren Englands, Belgiens und Deutschlands gedeckt werden muß.

Frankreich hat trotz offenbaren Kohlenmangels eine hohe industrielle Entwicklung und Blüte. Sie sind mehr in den pflanzlichen Naturerzeugnissen begründet, sodann in dem mit diesen zusammenhängen-

den Reichtum des Landes und in dem erfinderischen und formenbildenden Talent der Franzosen, wie in ihrem außerordentlich entwickelten Gemeinsinn. Der N des Landes, der am kohlenreichsten ist, und zu dem die Kohlenzufuhr der europäischen Kohlenländer nur geringe Entfernungen zu überwinden hat, hat sich zum ersten Industriegebiet Frankreichs entwickelt. Ein Viertel des Produktionswertes der französischen Industrie entfällt allein auf Paris und seine Umgebung.

Die Metallindustrie ist über ganz Frankreich verbreitet; am intensivsten ist sie in den Großstädten, im oberen Loiregebiet, im Pariser Becken, in den Departements an der belgischen und deutschen Grenze und im Jura. Schöne Gußwaren liefert St-Etienne, Messerschmiedewaren, die mit englischen und deutschen konkurrieren, Paris und die nördlichen Landschaften des Zentralplateaus. Maschinenbauwerkstätten von Weltruf sind Paris, Lille, Le Havre, Le Creusot, St-Etienne und Marseille. In der metallurgischen Kunstindustrie, in Bronzen, behauptet Paris seinen ersten Platz auf der Erde, ebenso auch in Gold- und Silberarbeiten und in Bijouterieartikeln. Die Uhrenindustrie von Paris und im französischen Jura ist der schweizerischen gegenüber konkurrenzfähig. Ferner ist Paris durch die Herstellung astronomischer, mathematischer und physikalischer Instrumente weltberühmt.

In der keramischen Industrie liefert Frankreich ausgezeichnete Waren. Berühmtes Porzellan liefern Sèvres (Staatsfabrik) und Limoges; Fayencen: Paris, Lyon, Rouen, Tours, Bordeaux; schmuckvolle Glaswaren: Paris und Baccarat in den Vogesen.

Zahlreich sind die Gewerbe, die die Erzeugnisse verschiedener Naturreiche verarbeiten. Wollen- und Baumwollengewebe verarbeitet Paris zu feinen Kleidern, Hüten und Modewaren, die bedeutende Exportartikel sind.

Die chemische Industrie ist in allen ihren Zweigen vertreten; ihre Hauptzweige sind die Seifen- (Marseille, Paris), Kerzen- und Parfümeriefabrikation (Hauptsitz Paris).

IV. Verkehr und Handel.

§ 142. Die Verkehrswege zu Wasser und zu Lande. Für den Welthandel und den Weltverkehr Frankreichs ist es wichtig, daß es die beiden Meere, Mittelmeer und Atlantischen Ozean, berührt. Frankreich hat seit einigen Jahrhunderten das Bestreben, diese beiden Meeresküsten durch Verkehrswege einander nahezubringen. Es wird dabei durch die natürlichen Verkehrswege unterstützt. Die schiffbaren Flüsse (9000 km) werden durch zahlreiche Kanäle (5000 km) verbunden; tatsächlich werden von letzteren nur reichlich 1200 km benutzt. Die wichtigsten Kanäle sind der *Canal du midi* (Kanal v. Languedoc), der Mittelmeer mit Garonne verbindet, der *Canal du centre* zwischen Saône und Loire, der *Kanal von Burgund* zwischen Saône und Yonne, der *Rhein-Rhonekanal*, der die Burgundische Pforte benutzt, und der *Rhein-Marnekanal* zwischen Seine und Rhein,

die Maas und Mosel überquerend. Das Kanalsystem ist im N und NO am besten, im S und W weniger gut entwickelt. Die meisten Wasserläufe ermöglichen Schiffen von 38 m Länge, 5 m Breite und 1,8 m Tiefgang gefahrlosen Gebrauch.

Der Canal du midi (1667—1681 erbaut, 244 km lang, 2 m tief, 36 m breit, höchster Punkt 360 m über dem Meeresspiegel) genügt nicht mehr dem heutigen Verkehr, und schon hat man daran gedacht, ihn in einen Seeschiffahrtskanal umzuwandeln, der Schiffen bis 7,5 m Tiefgang die Durchfahrt gestattet, so daß er zu einem eigentlichen Canal des Deux Mers wird.

Frankreich ist ein Land mit ausgezeichneten Landstraßen, deren großartiger Ausbau schon auf die Zeiten Ludwigs IV. zurückgeht. Weit über den Kunststraßen und auch den Kanälen stehen in Frankreich die Eisenbahnen. Frankreich ist von ihnen wie mit einem Spinnennetz überzogen. Von dem Mittelpunkt Paris aus gehen radienförmig die Eisenbahnstränge nach den in allen Richtungen der Windrose gelegenen Orten, die wiederum durch konzentrische Bahnen miteinander verbunden sind. So erweist sich das französische Bahnnetz als das planvollste und zentralisierteste von ganz Europa.

Fast alle französischen Eisenbahnen sind in den Händen sechs großer Gesellschaften, die mit Ausnahme der Südbahn-Gesellschaft ihren Sitz in Paris haben. Die Nordbahn fährt von Paris nach Calais oder nach Lille oder nach Maubeuge, die hier weiter Anschluß findet nach Brüssel—Cöln—Berlin—Petersburg. Die Westbahn fährt von Paris nach Le Havre, nach Cherbourg, nach Granville, nach Brest; die Paris-Orleans-Bahn von Paris nach Bordeaux, nach Toulouse, nach St-Nazaire. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat die Linie von Bourgogne, die von Paris nach Marseille fährt, und die Linie von Bourbonnais, d. h. die Fahrt von Paris nach Nîmes. Die Ostbahn hat drei Strecken, von Paris nach Longuyon (Anschluß nach Luxemburg), Avricourt und nach Belfort. Die Südbahn verbindet Bordeaux einmal mit Cette, andermal mit Hendaye. Nur zwei bedeutendere Staatseisenbahnen führen von Paris nach Bordeaux, von Nantes nach Bordeaux.

Frankreich ist durch mehrere internationale Verkehrslinien ausgezeichnet: von Paris nach Madrid, von Calais nach Brindisi durch den Mt. Cenistunnel (122 km), von Paris nach Cöln, Berlin und Petersburg, von Calais nach Basel, von Berlin nach Barcelona über Paris[1]). — Frankreich hat auch einen gut entwickelten Postverkehr[2]).

§ 143. Wichtigere Handelsplätze. Der gesamte Verkehr und Handel Frankreichs konzentriert sich in *Paris*, der zweitgrößten Stadt des europäischen Erdteils mit über $2^3/_4$ Mill. E. auf einer Fläche von 78 qkm. Paris ist infolge seiner günstigen Lage inmitten Nordfrankreichs, inmitten

---

[1]) Vgl. Expreßzüge § 55. — [2]) Am Anfang des Jahres 1903 standen in Betrieb 43670 km Hauptbahnen und 5761 km Lokalbahnen. Vgl. hierüber auch Bd. I, § 101. — Postverkehr:

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen*[a]) Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
1901 [*1891*]	2880 [*1597*]	548 [*346*]	47,8 [*40,7*]	400 [*94: 102*]	193 [*94: 2*]

[a]) Über französische Kabel vgl. Bd. I, § 129.

des Seinebeckens, infolge der sich hier kreuzenden und zusammenlaufenden wichtigsten Verkehrsadern der Brennpunkt alles geistigen und künstlerischen, alles industrieellen, kommerziellen und finanziellen Lebens Frankreichs; *Paris c'est la France!* Darum ist der Einfluß der Hauptstadt so mächtig auf das übrige Land wie in keinem anderen Staate gewesen, vielleicht auch manchmal zum Nachteil der Provinz.

Die erste Stelle behauptet im Pariser Handelsleben der Geldmarkt, der in Geldgeschäften einen ähnlichen internationalen Handel wie London versorgt. Die Pariser Börse greift auf den Weltmarkt bestimmend ein. In ihrer Nähe liegen fast alle Bank- und Versicherungsinstitute (über 2000). Die größten und bekanntesten Banken sind die „Banque de France" und der „Crédit foncier". Paris ist ferner einer der größten Flußhäfen Europas, in dem jetzt jährlich über 10 Mill. t umgesetzt werden, wovon auf Einfuhr etwa 8 Mill. t entfallen[1]. Je 1,2 Mill. cbm Wein und Sprit können in den beiden Entrepots du Quai St-Bernard und de Bercy unverzollt liegen. Paris führt Modewaren, Möbel, Maschinen, Instrumente und Porzellan aus, besonders aber feine Luxuswaren, als Spezialität „Articles de Paris", d. h. die feineren Spiel-, Schmuck- und Luxussachen in Metallen, Holz, Schildpatt, Elfenbein, Bernstein, Marmor, Alabaster, Meerschaum und Leder. Brotfrüchte, Kolonialprodukte, Fleisch und Fische werden in ungeheuren Mengen eingeführt.

Der zweitwichtigste Innenhandelsplatz ist *Lyon*[2]. Es ist die einzige Binnenstadt Frankreichs, die gegenwärtig über $^1/_2$ Mill. E. zählt.

Daß sich neben Paris dennoch eine solch ansehnliche Provinzstadt entwickeln konnte, verdankt Lyon seiner Lage, da es sich an dem Zusammenfluß zweier von Schiffahrt belebter Flüsse und im Mittelpunkt wichtiger Straßen und Eisenbahnen zwischen dem Mittelmeer, dem Norden und Innern Frankreichs, der benachbarten Schweiz und Italiens befindet; es ist der Hauptstationspunkt der Route von Paris nach dem Mittelmeer. Mit der großartigen Seidenindustrie hat sich natürlich auch ein lebhafter Handel mit Seide und Seidenwaren entwickelt. Daneben ist aber auch der Handel mit Wein und Branntwein, Baum- und Schafwolle, Tuchen und Zeugen, Delikatessen und Getreide, Kastanien und Käse, Öl und Seife von großer Bedeutung. Der „Crédit Lyonnais" ist ein weitbekanntes großes Geldinstitut.

Wichtige Binnenhandelsstädte sind außerdem *Toulouse*, da gelegen, wo der Canal du midi in die Garonne mündet; *Orleans* und *Tours* an der Loire; in ihrer Nähe *Angers; Dijon* und *Mâcon* sind Hauptorte für burgundische Weine; *Reims* und *Epernay* für Champagner.

Unter den mittelmeerischen Hafenplätzen ragt *Marseille* hervor. Nicht behelligt von den Versandungen der Rhonemündungen, aber nahe genug, um den Fluß als Verkehrsstraße nach N und NO zu benutzen, ist Marseille einer der ältesten Hafenplätze Europas und heute der

---

[1]) 1898 kamen 6 Mill. t Güter an, 1 Mill. t wurden expediert. — [2]) Lyon ist die Vaterstadt Jacquards, des Erfinders von Webmaschinen und eines berühmten Webstuhles.

erste und größte Hafen Frankreichs, überhaupt der einzige Riesenverkehrshafen dieses Landes[1]).

Marseille unterhält den lebhaftesten Handel mit Algerien und den gesamten Mittelmeerstaaten, mit dem übrigen Afrika, mit Asien und Amerika. Seine Handelsbewegung ist namentlich seit der Eröffnung des Suezkanals so vielseitig und umfangreich geworden. Genua hat allerdings etwas von dem größeren internationalen Handel an sich gerissen, da durch die Gotthardbahn von Antwerpen nach Genua ein etwas kürzerer Verkehrsweg nach dem Mittelmeer geschaffen ist, als von Antwerpen durch das Saône-Rhonetal nach Marseille. Diese Stadt ist ein Hauptmarkt für italienische und spanische Weine geworden, für Weizen, Ölfrüchte, Zucker, Kaffee, Pfeffer und Gewürze, Seide und Gummi. Marseille ist das Hauptquartier der großen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Messageries Maritimes", die einen ausgedehnten und blühenden Handel und Verkehr mit der Levante, Asien, Ostasien und asiatischen Inseln unterhält.

Bordeaux, der große Flußmündungshafen der Garonne, ist der drittgrößte Hafenplatz Frankreichs[2]). Es ist der natürliche Anfangspunkt des Pariser Beckens; die Entfernung Paris-Bordeaux wird in nicht ganz 8 Stunden von der Eisenbahn überwunden. Bordeaux ist der Hauptstationspunkt des Verkehrs von Paris mit Spanien. Lange Zeit war es der Hauptexportplatz für Wein. *Nantes* mit seinem Vorhafen *St-Nazaire* vermittelt den überseeischen Handel des Loiregebietes und führt besonders Rohzucker aus den französischen Kolonien ein, ferner Getreide, Holz, englische Kohlen und Eisenerze. Nantes verschickt (bei gutem Fangergebnis) jährlich über 50 Mill. Dosen Ölsardinen[3]). *Le Havre*[4]), an der Mündung der Seine, war zwei Jahrhunderte lang der erste Hafenort Frankreichs, bis es nach der Eröffnung des Suezkanals den Vorrang an Marseille abtrat. Als zweitwichtigster Hafenplatz Frankreichs ist Le Havre der Sitz des Handels mit Amerika und der Hauptstapelplatz für nordamerikanische Baumwolle, Tabake, Weizen und tierische Produkte und für südamerikanische Wolle. Durch Flußregulierungen der Seine ist Havre mit *Rouen* inniger verbunden worden. Dieses ist für Schiffe von 2000 t zugänglich und hat einen großen Teil des Handels von Havre auf sich genommen[5]). Nach der Größe der Handelsbewegung ist *Dünkirchen* der viertgrößte Hafen Frankreichs. Es importiert spanische und englische Eisenerze, norwegisches und kanadisches Holz, Hanf und Leinen aus Rußland, Wolle aus den La Plata-Staaten, Jute aus Indien. Zugleich ist Dünkirchen der größte Fischereihafen Frankreichs, wohin hauptsächlich die Produkte des Fischfangs in der Nordsee, bei Island und Neufundland gebracht werden. *Boulogne* und *Calais* sind für den Verkehr mit England wichtig, jenes mehr für den Waren-, dieses mehr für den Personenverkehr.

---

[1]) Marseille wies im Jahre 1902 (1901) einen Gesamtverkehr von 17006 (16802) Schiffen mit 13,2 (13,1) Mill. Reg. t auf, davon entfielen auf den Auslandverkehr 8714 (8885) Schiffe mit 10,4 (10,2) Mill. Reg. t. Vgl. auch Bd. I, § 127. — [2]) Der drittgrößte Hafenplatz nur bezüglich des Gesamtverkehrs, 4,1 Mill. t 1902 (3,9 Mill. t 1901); sonst stehen im Auslandverkehr außer Marseille und Havre noch Cherbourg, Boulogne und Dünkirchen über ihm. — [3]) Vgl. Anmerkung 3, S. 148. — [4]) Als Seehafenplatz von Ludwig XII. begründet (1509) und von dessen Nachfolger Franz I. weiter ausgebaut; 1902 (1901) Gesamtverkehr 6,3 (6,2) Mill. Reg. t, davon Auslandverkehr 4,6 (4,6) Mill. Reg. t. — [5]) 1902 (1901) Gesamtverkehr 2,2 (2,3) Mill. Reg. t, davon Auslandverkehr 1,7 (1,8) Mill. Reg. t.

§ 144. Der Handel Frankreichs. Da sich gemäß der geographischen Lage der französische Handel und Verkehr zumeist auf dem Wasser bewegt[1]), so nimmt es nicht wunder, daß Frankreich über eine große Handelsflotte verfügt, deren Tonnenraum allerdings hinter der Englands, Deutschlands, der Union und Norwegens zurücksteht.

1903/04 zählte Frankreich insgesamt 2005 Handelsschiffe mit einem Raumgehalt von 1,1 Mill. Reg. t n.[2]).

Frankreich steht mit allen Ländern der Erde im lebhaften Verkehr; es besitzt über 40 überseeische Postdampferlinien, die es mit Nord-, West- und Ostafrika, Ostindien, Ostasien, Nord-, Mittel- und Südamerika und dem Orient verknüpfen[3]).

Die Hauptausfuhrgegenstände (Ausfuhr jährlich im Werte von reichlich 3 Milliarden Mk.)[4]) sind Seide-, Wollen- und Baumwollengewebe (zusammen über $^1/_2$ Milliarde Mk.). Wolle und Seide, Wein und Häute, Pariser Artikel, Konfektion, Zucker, Butter und Käse, Metallwaren und Maschinen, Chemikalien, Liköre, Lederwaren, Papier, Holz, Töpfer- und Glaswaren[5]). Von der Ausfuhr entfällt der Hauptbestandteil, die reichliche Hälfte, auf die Fabrikate, ein Viertel auf Rohstoffe und ein knappes Viertel auf die Nahrungsmittel.

In der Einfuhr (jährlich $3^1/_2$ Milliarden Mk.) steht Wolle obenan, dann folgen Steinkohlen, Seide, Baumwolle, Ölsamen und Fische, rohe Felle und Pelze, Holz, Getreide, Maschinen, Kaffee, Wein, Mineralien, Kupfer, Seidengewebe, Flachs, Butter und Käse, Salpeter, Baumwollengewebe, Jute, Petroleum und Seefische[6]). In der Einfuhrstatistik haben die Rohstoffe den höchsten Wert, drei Fünftel des Gesamteinfuhrwertes, dann folgen die Nahrungsmittel mit einem Fünftel, und das letzte Fünftel entfällt auf die Fabrikate.

Die Handelsbilanz Frankreichs ist ständig eine sogenannte passive. Der Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhr hat oft 1 Milliarde Mk. betragen. Im allgemeinen ist die Handelsbewegung Frankreichs nicht gewachsen, 1883 betrug der Gesamthandel 6,7 Milliarden Mk. und 1902, also nach zwanzig Jahren, 6,9 Milliarden Mk. Innerhalb dieses Zeitraumes hat die Bewegung sehr verschiedene Schwankungen durchgemacht[7]).

Die Hauptverkehrsländer Frankreichs. Die hauptsächlichsten Länder, auf die sich der französische Spezialhandel erstreckt, sind in Europa Groß-

---

[1]) Der Umfang des Wasserverkehrs schwankt mit seinem Anteil an dem Gesamtverkehr zwischen 60 und 70%. — [2]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I § 123. In den gesamten französischen Häfen liefen 1901 58477 Schiffe ein und aus mit 88,2 Mill. Reg. t [*1891 dagegen 51673 Schiffe mit 25,1 Mill. Reg. t*]. — [3]) Über die bedeutendsten Schiffahrtsgesellschaften vgl. Bd. I, § 123. — [4]) 1902 Einf. 8533, Ausf. 3390 Mill. Mk. Vgl. auch Bd. I, § 121. — [5]) Werte der wichtigeren Ausfuhrartikel i. J. 1902 in Mill. Mk.: Gewebe aus Seide und Florettseide 256, Wein 190, Wolle 176, Wollengewebe 176, Baumwollengewebe 141, Kunsttischlerwaren 130, rohe Felle und Pelze 118, Modeartikel und künstliche Blumen 110, Seide und Florettseide 108, Leder 91, Damenkleider 84, Werkzeuge und andere Metallarbeiten 79, Butter 56. — [6]) Werte der wichtigeren Einfuhrartikel i. J. 1902 in Mill. Mk.: Wolle 295, Steinkohlen 271, Seide und Florettseide 282, Baumwolle 195, Ölsamen und Früchte 193, rohe Felle und Pelze 129, Getreide und Mehl 120, Bauholz 101, Maschinen 90, Kaffee 75, Wein 73, Kupfer 78, Flachs 68, Kabeljau und andere Fische 48. — [7]) Vgl. Bd. I, § 121.

britannien (20 % des Gesamthandels), Belgien (11 %), Deutschland (10 %), Spanien, Rußland, Schweiz, Italien, Türkei, Skandinavien, in Amerika die Vereinigten Staaten (8½ %), Argentinien, Brasilien und Chile, in Asien Britisch-Indien, China und Japan. Während nach Großbritannien, Belgien und der Schweiz die Ausfuhr die Einfuhr überwiegt, sind sich beide Handelsbewegungen nach Deutschland und Italien fast gleich. Mit den anderen oben angeführten Ländern steht die Einfuhr über der Ausfuhr[1]).

Deutschlands Handel mit Frankreich. Der Handelsverkehr beider Länder ist in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren stetig gestiegen und hat mit dem neuen Jahrhundert ½ Milliarde Mk. überschritten[2]). Frankreich führt nach Deutschland ein: gekämmte Wolle (jährlich 20 bis 35 Mill. Mk.), Wein und Most in Fässern (15 bis 20 Mill. Mk.), Schafwolle (geg. 10 Mill. Mk.), Pferde (geg. 8 Mill. Mk.), sodann Roh- und Florettseide, gemünztes Gold, Ölkuchen, Obst, Küchengewächse, Häute und Felle, Därme, Bücher, Karten, Musikalien, Wollengarn, Käse u. a. m. Frankreich bezieht aus Deutschland: Koks (geg. 20 Mill. Mk.), Maschinen und Lokomotiven (14 bis 20 Mill. Mk.), Steinkohlen (10 bis 15 Mill. Mk.), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung von Pelztieren (8 bis 11 Mill. Mk.), Farbendruckbilder und Kupferstiche (über 7 Mill. Mk.), Kalbfelle, Edelmetallwaren, halbseidene Zeuge, Tücher und Schals, grobe und feine Eisenwaren, Handschuhleder, Korduan, Spielzeug aller Art, Bücher, Karten, Musikalien, baumwollene Gewebe und Garne, chemische Fabrikate und Präparate, Bier u. a. m.

Die französischen Kolonien.

§ 145. Größe, Lage, Urproduktion und Handel der französischen Kolonien. Die Kolonien umfassen über 6 Mill. qkm mit etwa 47 Mill. E.[3]).

Das „große Frankreich" ist, abgesehen von England und Rußland, die größte Kolonialmacht; ihm reihen sich Holland, Spanien, Portugal, sowie die drei neuen Kolonialmächte Deutschland, Italien und die Vereinigten Staaten an. Durch unglückliche Seekriege hat Frankreich seine kostbarsten Kolonien eingebüßt, wie Französisch-Kanada, Louisiana mit St-Louis und Neworleans, Vorderindien, die Insel Mauritius und S. Domingo. Die Ackerbaukolonien treten gegenüber den Handels- und Pflanzungskolonien ganz zurück. Einige Kolonien werden auch als Strafkolonien benutzt (Cayenne, Neukaledonien).

Der innere Wert der Kolonien steht trotz aller staatlichen Maßnahmen in keinem Verhältnis zur Größe derselben. Betrachtet man die Kolonien nach ihrem Werte, so kommen die französischen erst an dritter Stelle.

Der Handel Frankreichs mit seinen Kolonien nimmt ein reichliches Zehntel des französischen Gesamthandels in Anspruch. Der Import nach den französischen Kolonien geschieht fast durchweg durch das Mutterland. Der Handelsverkehr mit Algier steht obenan (6 % des französischen Gesamthandels), wobei die Ausfuhr bedeutend die Einfuhr überwiegt. Diesem Verkehre folgen dem

---

[1]) Über den Handel Frankreichs mit seinen Kolonien vgl. § 145. — [2]) Vgl. Tab. S. 88. — [3]) Vgl. die Kolonialreiche Bd. I, § 104.

Werte nach, allerdings in weitem Abstande von Algier, Indochina, Senegambien mit Guinea, Tunis und die andern Kolonien.

Deutschland steht besonders mit Französisch-Westafrika, Algier und Indochina (Französisch-Indien) in Handelsbeziehung; aus letzterem holt Deutschland Reis.

Kolonien in Afrika. Für Frankreich ist es von großer Bedeutung, daß es seine wirtschaftlich tüchtigste Kolonie in größter Nähe hat. Algerien zerfällt in die drei Provinzen Oran, Algier, Constantine. Steigt man vom Meere aus in das Land nach S zu, so durchwandert man mit drei Bodenformen zugleich drei Wirtschaftsgebiete. Die erste Region ist der Tell mit reichen Getreide- und Weinkulturen, die zweite die des Hochplateaus mit Ausbeutung des Halfagrases und die dritte die Sahara mit einzelnen fruchtbaren und von Palmen bewachsenen Oasen.

Die wichtigsten Ausfuhrgegenstände Algeriens sind: Wein (65 Mill. Mk.), Getreide (über 40 Mill. Mk.), Tiere (über 30 Mill. Mk.), Häute und Felle, Zink, Kork, Phosphate, Tafelfrüchte, Eisen, Olivenöl, Tabak, Halfa, Wolle, Kartoffel, Seegras, Gemüse[1]). Der Schiffsverkehr ist sehr lebhaft[2]).

Ganz ähnlich wie Algerien ist das benachbarte Tunesien beschaffen, das seit 1881 unter französischer Schutzherrschaft steht.

Wichtigste Ausfuhrartikel sind: Getreide (gegen 6 Mill. Mk.), Olivenöl (4 bis 5 Mill. Mk., Phosphate, Tiere, Halfa, Zink, [Fische, Häute, Gerberlohe, Früchte, Wein[3]). Im Schiffsverkehr machen sich die vielen Segler bemerkbar[4]).

Das französische occidentale Afrika umfaßt Senegal, Französisch-Sudan und Französisch-Guinea. Die Kolonien dienen nur zur Ausbeutung von Erdnüssen, Palmöl, Pflanzenfetten und Gummi. Haupthandelsorte sind hier Saint-Louis und Timbuktu. Französisch-Kongo harrt noch seiner wirtschaftlichen Erschließung.

Kolonien im Indischen Ozean. Im Indischen Ozean liegen die Insel Madagaskar, so groß wie Deutschland, mit der Hauptstadt *Tananarivo* (ca. 50000 E.), und die Insel Réunion. Soweit die Inseln mit fruchtbarer Verwitterungserde bedeckt sind, sind sie außerordentlich ergiebig und erzeugen Reis, in gewissen Teilen Rohrzucker, Baumwolle, Kaffee und Vanille. Auf Réunion gedeiht auch der Gewürznelkenbaum.

Die wichtigste Handelsstadt Madagaskars ist der Hafenplatz *Tamatave* (15000 E.)[5]).

---

[1]) Die Einfuhr wertete im Spezialhandel 1902 361 Mill. Mk. [*1891 215 Mill. Mk.*] und die Ausfuhr 180 Mill. Mk. [*1891 178 Mill. Mk.*]. Hierbei ist die Einfuhr von Frankreich und die Ausfuhr nach Frankreich mit eingerechnet. — [2]) Im Jahre 1902 umfaßte der Schiffsverkehr 6787 Schiffe mit 5,2 Mill. Reg. t [*1891 7551 Schiffe mit 4,3 Mill. Reg. t*]. — [3]) Die Einfuhr wertete im Spezialhandel 1901 52 Mill. Mk. [*1891 31 Mill. Mk.*], die Ausfuhr 31 Mill. Mk. [*1891 36 Mill. Mk.*]. — [4]) Im Jahre 1902 liefen 11998 Schiffe ein (darunter 3248 Dampfer) mit 2,8 Mill. Reg. t [*1891 10494 Schiffe (darunter 2635 Dampfer) mit 2 Mill. Reg. t*].

[5])

		Einfuhr in Mill. Mk.	Ausfuhr in Mill. Mk.			Einfuhr in Mill. Mk.	Ausfuhr in Mill. Mk.
Madagaskar	1901	37,3	7,2	Réunion	1901	19,6	15,6
	1891	*30,9*	*35,5*		*1891*	*5,0*	*3,0*

Die Hauptartikel der Ausfuhr sind: Rindvieh, Gold, Raphia, Wachs, Häute, Kautschuk, getrocknetes Gemüse, Vanille, Ebenholz.

Am Ausgang des Roten Meeres liegt Obok. Dieses wie die Komoren, dann die weiter südlich gelegenen Inseln St-Paul, Amsterdam und Kerguelen haben mehr die Bedeutung von Ruhe- und Kohlenstationen.

Asiatische Kolonien. Von den großen indischen Besitzungen sind den Franzosen nur noch 5 Städte übrig geblieben: *Tschandernagor*, *Yanaon*, *Pondichéry* (Hauptplatz) und *Karikal* an der Koromandelküste und *Mahé* an der Malabarküste. Das französische Indo-China umfaßt die Schutzgebiete Kotschinchina (Saïgon mit über 50000 E.) und die Protektorate Kambodscha (Pnom Penh mit 50000 E.), Annam (Huë mit 50000 E.), Tonkin (Hanoï mit reichlich 100000 E.) und Laos. Indo-China produziert Reis, Baumwolle und Zucker; außerdem ist es reich an Steinkohlenlagern, die aber erst in neuerer Zeit mehr und mehr für die Wirtschaft erschlossen werden.

Die Hauptausfuhrartikel sind Reis, Seesalz, Fische und Pfeffer[1]).

Das französische Pachtgebiet von Kwangtschou in Südchina ist von untergeordneter Bedeutung.

Kolonien im Großen Ozean. Zu den Ozeanischen Kolonien gehören Neukaledonien als Strafkolonie, Tahiti und einige verstreute kleine Inselgruppen. Hauptort von Neukaledonien ist Numea (7000 E.).

Neukaledonien erzeugt Kaffee, Mais, Tabak, Zucker, Weintrauben, Maniok, Ananas. Die Mineralausbeute bringt vor allem Nickelerze, jährlich bis 150000 t, Kobalt und Chrom. Auch Kohlen werden gefunden. Die Einfuhr hat einen Wert von reichlich 10 Mill. Mk., die Ausfuhr erreicht nicht ganz 10 Mill. Mk.

Französische Inselgruppen im Stillen Ozean: die Gesellschaftsinseln mit Tahiti, südlich davon die Tubuai-, nordöstlich die Marquesas- und östlich die Paumotu- oder Niedrige Inseln. Ganz vereinzelt nach Amerika zu liegt die Guanoinsel Clipperton.

Amerikanische Kolonien. Unter den amerikanischen Kolonien sind die kleinen Inseln Miquelon und St-Pierre im S Neufundlands wegen ihrer Fischereigründe von großem Werte. Einige von den kleinen Antillen gehören zu Frankreich; die bedeutendsten sind die fruchtbaren, aber vulkan- und erdbebenreichen Inseln Guadeloupe und Martinique. St-Pierre ist der Handelsmittelpunkt dieser Insel. Tabak, Kakao und Baumwolle sind die Haupterzeugnisse. An der Nordostküste Südamerikas liegt Französisch-Guyana mit dem Hauptort *Cayenne* (13000 E.); Fieberreiche und sumpfige Landschaften begrenzen diesen Küstenstrich. In den höheren Gegenden des Innern gedeiht Mais, sonst aber auch Reis, Maniok, Kakao, Kaffee, Zuckerrohr, Indigo und Tabak.

§ 146. Das Fürstentum Monaco. Dies kleine Fürstentum von 21,6 qkm[2]) mit 15200 Einwohnern ist eine unbeschränkte Erbmonarchie. Es steht mit Frankreich im Zollverband. Französische und italienische Münzen sind in Umlauf.

[1]) Die Einfuhr wertete 1901 94 Mill. Mk. [*1891 60 Mill. Mk.*] und die Ausfuhr 112 Mill. Mk. [*1891 47 Mill. Mk.*]. — [2]) Das Fürstentum hat eigentlich nur eine Größe von 1,5 qkm.

Die Stadt *Monaco* ist Station der Linie Marseille-Mentone der Mittelmeerbahn (Monte Carlo, berüchtigte Spielbank). Das Klima ist so ausgezeichnet wie in Nizza. Zitronen, Orangen, Öl, Parfümerien, Liköre und künstlerisch bearbeitete Töpferwaren werden ausgeführt.

Großbritannien und Irland.

1. Boden und Staat.

§ 147. Größe und Lage. Das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland[1]) verfügt über einen Flächenraum von 314000 qkm mit 42 Mill. E. (mit dem Kolonialbesitz über 29 Mill. qkm mit rund 400 Mill. E.)[2]) und umfaßt die große geschlossene Inselgruppe, die im NW von Europa liegt. Diese Inselgruppe besteht aus zwei größeren Inseln, Großbritannien (England und Schottland) und Irland (grünes Eiland), und aus einer Anzahl kleinerer Inseln.

Zu den kleineren Inseln gehören im N die Orkney- und Shetlandinseln, im NW die Hebriden oder Westinseln, durch den Minch-Kanal von Schottland geschieden, im W Schottlands und Irlands eine Menge größerer und kleinerer Külsteninseln, in der Irischen See Man und Anglesey, im SW Englands die Scillyinseln, im S die Insel Wight und weiterhin an der französischen Küste die Normannischen Inseln oder Kanalinseln (Guernsey, Jersey).

Die britischen Inseln dehnen sich vom 50. bis zum 60.° nördlicher Breite aus. Das Kap Landsend im SW Englands hat dieselbe Breitenlage wie Frankfurt a. M. und London die von Leipzig. Ein Blick auf den Globus lehrt, daß Großbritannien in der Mitte der Landhalbkugel liegt, daß es die natürliche Vermittlerin zwischen den Kulturländern Mittel-Nordeuropas und Amerikas ist, daß es gegenüber den Ausgangspforten der wirtschaftlich wichtigsten Länder Europas (Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland) liegt. Die Weltlage, unterstützt von einer günstigen Küstengliederung, hat Großbritannien frühzeitig auszunutzen verstanden, und es ist darum seit den Zeiten der Königin Elisabeth zum mächtigsten Handelsstaat emporgeblüht, welchen Vorrang es heute noch bewahrt, wiewohl der mächtige Aufschwung der kontinentalen Staaten von der alten Handelsgröße schon hier und da Teile abgebröckelt hat.

Das Inselreich wird von den Fluten des Atlantischen Ozeans umspült; der Kanal (La Manche) im S und die Nordsee (das Deutsche Meer) im O sind nur Teile ein und desselben großen Weltmeeres.

---

[1]) Für diesen umfänglichen Titel wird der Bequemlichkeit halber zumeist „Großbritannien" oder auch „England" gesagt; ist das Königreich England allein gemeint, so wird dies außerhalb dieses Abschnittes über Großbritannien besonders hervorgehoben. Eine konsequente strenge Durchführung der Bezeichnung wird vor allem nicht in der Praxis geübt. — [2]) Vgl. die Kolonialmächte Bd. I, § 104.

§ 148. Küsten. Wenige Länder haben eine so reiche Küstengliederung wie Großbritannien, so günstig, daß kein Ort mehr denn 120 km vom Küstenrand entfernt liegt. Die Westküsten, die den Fluten des Atlantischen Ozeans mehr ausgesetzt sind, sind zerrissener denn die Ostküsten. Trotz der Riffe und Bänke, die sich an den Küsten befinden[1]), bieten sich gute natürliche Häfen dar, teils als tief ins Land hineindringende Meeresarme, teils als vortreffliche Flußmündungen.

Paarweise greifen die Buchten von O und W ein, so, daß sie sich nach dem Innern zu nähern streben. Dem Bristolkanal liegt die Themsebucht gegenüber, der Cardigan-Bai der Washbusen, der Bai von Liverpool die Humbermündung, dem Solway Firth die Tynemündung, dem Firth of Clyde der Firth of Forth, dem Firth of Lorn der Moray Firth. Durch die Buchten, in Schottland „Firth" genannt[2]), wird Großbritannien in eine große Anzahl von Halbinseln geteilt, deren wichtigste Cornwall und Wales sind.

Außerordentlich reich sind die Hafenbuchten, die aber nicht überall von gleicher Güte sind, und die ohne eine kräftige Flutwelle vielfach gar nicht zu erreichen wären. Die besten Hafenbuchten finden sich auf der Südseite, bei Plymouth, Southampton und Portsmouth. Der Londoner Hafen ist nur in einer schmalen Fahrrinne für große Schiffe zu erreichen. Die Bedingungen für eine Hafenanlage ersten Ranges erfüllt die gesamte Ostküste Großbritanniens nicht, und da, wo im N die natürliche Beschaffenheit günstiger wird, fehlt das produktive Hinterland. Die Westküste Großbritanniens bietet im Firth of Clyde, in der Bai von Liverpool, in der von Pembroke und in dem Flußhafen des Avon bei Bristol gute Häfen. Swansea und Cardiff sind nur künstlich angelegte Kohlenhäfen.

Das ovalförmige Irland ist nicht so zerrissen, ist etwas geschlossener; die tief einschneidenden Buchten sind nur auf die Westküste beschränkt. Nur die Riasküste im SW erinnert an die Fjordküste. Tiefe Hafenbuchten sind im W die Shannon-, Galway- und Donegalbucht. Sie gewähren gute natürliche Hafenanlagen, wie auch die der Südküste (Cork, Waterford) und der Nordküste (Londonderry); nicht ganz so gut sind die Buchten von Belfast und Dublin, sie sind im Hintergrund zu seicht und vorn zu offen.

§ 149. Bodenaufbau und Bodenzusammensetzung. Die Gebirge Großbritanniens. In Großbritannien ist Schottland das eigentliche Gebirgsland. Im Königreich England drängen sich die Gebirge nach dem W, um einem fruchtbaren Tiefland in der Mitte und im O Platz zu machen. Tiefland erfüllt auch das innere Irland, das von zerstückelten Gebirgen umzogen wird. Durch die Verwitterungsmächte sind seit Urzeiten die Gebirge Großbritanniens abgetragen worden, ihnen fehlen die Kuppen und Grate; sie haben mehr die Form von Buckeln, die kaum an die Höhe des Schwarzwaldes heranreichen. Im SO Englands, in Cornwall, ragen die Berge bis 600 m empor. Das Bergland erreicht im *Snowdon* (1100 m) seine höchste Erhebung. Niedriger sind das Penninesche Gebirge und das Bergland von Cumberland. An der Grenze Englands und Schottlands ziehen sich die Cheviotberge hin. Die schottischen Hochlande kulminieren

---

[1]) Über 300 Leuchttürme, trotzdem jährlich über 1000 Schiffsunfälle. — [2]) Ganz entsprechend dem norwergischen „Fjord".

in dem *Ben Nevis* (1843 m) der Grampians. Die zerstreuten Gebirge Irlands erheben sich am mächtigsten im SO (*Carrantuohill* 1040 m).

Bodenzusammensetzung. Die britischen Inseln liegen noch auf dem Kontinentalsockel Europas; die Meerestiefenlinie von 200 m findet sich erst im W Schottlands und Irlands. Würden sich die Inseln nur um 100 m heben, so wäre die Nordsee trocken gelegt und die Verbindung der Inseln mit dem Festlande hergestellt. Sehr mannigfaltig ist die Bodenzusammensetzung[1]).

Die Gebirge bestehen aus den ältesten Gesteinen, sind Rumpfgebirge aus kristallinischen und altsedimentären Gesteinen. Diese Gebirge werden durch große Bruchzonen getrennt, die jetzt teils unter dem Meerespiegel liegen, teils als Senken und Becken über demselben sich ausdehnen. Diese Becken sind mit rotem Sandstein (der Devonformation) und mit Kalk, Sandsteinen und Schiefern (der Steinkohlenformation) ausgefüllt. Alle diese Gesteine verwittern zu einer fruchtbaren Krume; in ihrem Innern aber bergen sie die großen Schätze in Eisen und Kohlen. Diese Senken sind somit die riesenhaften Industriebecken Englands geworden.

Irland weist solche reiche Bodenschätze nicht auf. Die große zentrale Ebene neigt zu Sumpf- und Moorbildungen (davon 8% des Landes bedeckt).

Zwischen Gebirgen und Bruchzonen sind späterhin vulkanische Gebilde hervorgedrungen, so Basalt, der sich da und dort säulenförmig abgelagert hat (Fingalshöhle auf der Insel Staffa an der Westküste Schottlands).

Von ganz anderer Bildung ist Südostengland. Dies Gebiet zieht sich vom Washbusen nach dem Bristolkanal hin und läßt das Gebirge Cornwalls westlich von Exeter links liegen; es ist eine Beckenlandschaft, deren flachmuldenförmig gelagerte Schichten der Trias-, Jura-, Kreide- und Tertiärformation entstammen. Das Becken ähnelt ganz und gar dem, nur durch den Kanal getrennten Pariser Becken. Das englische Becken, auch Themse- oder Londoner Becken genannt, ist durch außerordentliche Fruchtbarkeit ausgezeichnet und so zur Heimat des englischen Ackerbaues geworden. Üppige Felder wechseln mit fetten Wiesen ab, kleine Baumbestände mit einzelnen Bäumen, herrliche Landsitze mit sauberen Dörfern und schaffen so die „englische Parklandschaft".

§ 150. Bewässerung und Klima. Da im Königreich England die Gebirge auf der Westküste zusammengedrängt sind und sich infolgedessen das Tiefland nach O ausbreiten kann, konnten sich nach O und S immerhin ansehnliche Flüsse entwickeln, deren Wasserfülle wesentlich durch die reichen Niederschläge der Westgegend bedingt ist. Die Flüsse bewahren den Charakter echter Tieflandströme weit ins Land hinein. Breit, ruhig und mit hohem Wasserstand fließen sie dem Meere zu, das in sie weit hinauf seine Flutwellen sendet.

Die Flutwelle dringt in der *Themse* (Thames), dem größten Strome Englands (323 km), bis nach London vor. Ein anderer wichtiger Fluß, der sich in die Nordsee ergießt, ist der 7 km breite *Humber*, der Mündungstrichter der *Trent* und *Ouse*; er erschließt das große Industriegebiet Ostenglands. Zu erwähnen sind noch die *Tyne*, die unterhalb Newcastles in die Nordsee mündet, und der *Tweed*, der

[1]) Großbritannien ist das „Paradies der Geologen".

Grenzfluß zwischen Schottland und England. Im W Englands ergießt sich in den Bristolkanal der *Severn* (299 km). Der Mündungstrichter dieses Flusses ist reich an Sandbänken und Klippen. Die Flutwelle erreicht in ihm eine Höhe bis 18 m. Der guten natürlichen Hafenanlage des *Avon* (bei Bristol) haben wir bereits gedacht (S. 155). In die Liverpoolbai ergießt sich der *Mersey*. In Liverpool erreicht die Gezeitenhöhe 10 m. Auch im Clyde dringt die Flutwelle bis Glasgow vor.

Ebenso sind die irischen Flüsse echte Tieflandströme, die sich streckenweise zu Seen erweitern. Der bedeutendste unter ihnen ist der *Shannon* (350 km), der sechs Flußseen durchfließt und nach kurzem Oberlauf bereits schiffbar wird.

Zahlreiche Seen schmücken die Berglande von Schottland und Irland.

Klima. Das Klima ist ein rein ozeanisches, das durch heftige Westwinde und den Golfstrom beeinflußt wird. 10° C ist die mittlere Jahrestemperatur der Südhälfte Irlands und des Königreiches England (also dieselbe mittlere Temperatur, die der Rheingau hat)[1]. Die Unterschiede von Sommer und Winter sind so ausgeglichen, daß im südlichen England der Lorbeer, die Myrte, die Fuchsie im Freien überwintern können. Der Wein jedoch reift nicht aus, da ihm im Sommer die erhöhte Sonnenglut fehlt, in der er nur reifen kann. Die schottischen Hochlande haben infolge ihrer höheren Lage ein rauhes Klima.

Die Ortschaften der britischen Inseln haben im allgemeinen dieselbe mittlere Jahrestemperatur wie die Orte in den Vereinigten Staaten, die 10 bis 15° südlicher liegen.

Naturgemäß müssen die britischen Inseln reich an Niederschlägen sein, und zwar der W reicher als der O. Dort gibt es Gegenden, die von wenigen tropischen Orten an Regenmenge kaum übertroffen werden (die Insel Skye in den Hebriden jährlich über 4 m Regenmenge, in den schottischen und irischen Gebirgen und in dem Bergland von Cumberland über 3 m). Der O Englands hat 60—80 cm Niederschläge. Zahlreiche und der Schiffahrt äußerst gefährliche Stürme charakterisieren das englische Wetter, wie auch zahlreiche Nebel, so daß London kaum 12 sonnenklare Tage im Jahre aufzuweisen hat.

§ 151. Staatliche Verhältnisse, Bevölkerung und Ansiedelung. Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Irland ist die älteste konstitutionelle Monarchie Europas. Sie greift bis ins Mittelalter zurück. Der Herrscher Englands führt außerdem den Titel „Kaiser von Indien". Die gesetzgebende Gewalt teilt der König mit dem Parlament. Diesem, das sich in Ober- und Unterhaus gliedert, stehen große Machtbefugnisse zu. England zerfällt in 52 Grafschaften (Shires oder Counties), das Fürstentum Wales in 12, das Königreich Schottland in 33, das Königreich Irland in 34 Grafschaften. Inseln mit selbständiger Verwaltung sind die Insel Man und die Kanalinseln.

Bevölkerung. Die Bevölkerung ist aus vielen Volksstämmen gemischt, in denen aber das germanische Element vorherrscht. Altansässig sind die Kelten. Ihre Sprachgebiete in Cornwall, Wales, Schottland und Irland verringern sich mehr und mehr. Alsdann besiedelten die Germanen (Angeln,

---

[1] London hat eine mittlere Jahrestemperatur von 10° C, mittlere Januartemperatur 3,5, mittlere Julitemperatur 18°.

Sachsen, Jüten und Dänen) England und zuletzt die Normannen (1066), die großen Einfluß auf Sprache und Kultur gewannen und durch das neu hinzugebrachte romanische Element das englische Volk und die englische Sprache schufen, ohne jedoch die germanische Grundlage zu verwischen. Wie die Irländer sprachlich von den Engländern geschieden sind, so auch in Religion und in Wirtschaft. Sie haben gegen diese, ihre Eroberer, den unversöhnlichsten Haß, der sich gerade in wirtschaftlicher Beziehung nicht zum Vorteil des Landes erweist.

Trotz der Freiheit herrscht in England ein auffallend großer Unterschied der Stände, der für das englische Leben geradezu maßgebend ist. In keinem Lande ist wohl der Unterschied zwischen reich und arm so bemerkbar wie im britischen Reiche, und in vielen Gegenden, die von Arbeitern besiedelt sind, herrscht tiefstes Elend und bitterste Not. Überhaupt ist die allgemeine Volksbildung nicht auf der Stufe, wie man bei der sonstigen Höhe der englischen Kultur erwarten müßte; am höchsten steht sie noch in Schottland, am niedrigsten in Irland. Was dem Engländer aber an der gediegenen Schulbildung abgeht, ersetzt ihm sein ungemein praktischer Sinn. Unternehmungsgeist, Ausdauer, kühle und zielbewußte Berechnung sind Grundzüge des englischen Nationalcharakters, also alles Eigenschaften, die sein Reich zur Welthandelsmacht emporheben mußten. Nach außen allerdings kann der Engländer sehr abstoßend und selbstsüchtig sein. Seine Liebe zur Häuslichkeit ist ebenso bekannt, wie seine Liebe zum Sport.

Ansiedelungen. Die städtische Bevölkerung herrscht vor, ein freier Bauernstand existiert nicht, aller Grundbesitz ist in den Händen der großen Grundeigentümer. Die Bauern sind nur Pächter (Farmer). Kleine freie Bauernwirtschaften, die bis 20 ha groß sind, nehmen nur 6 % vom Grund und Boden des gesamten Reiches ein. Auch der irische Boden ist in den Händen der Engländer; und hierin liegt mit ein Grund zu dem unversöhnlichen Haß des Irländers, der in dem Engländer nur seinen Bedrücker sieht. In England und in Wales wohnen 4/5 der Bevölkerung in Städten, in Schottland die reichliche Hälfte und in Irland 1/5. Mehr als der zehnte Teil der gesamten Bevölkerung des britischen Reiches wohnt in London.

Berufsgliederung. Der große Prozentsatz an Stadtbevölkerung gibt schon einen Hinweis auf das Überwiegen der Industriebevölkerung, über die Hälfte der Gesamtbevölkerung[1]). Nur ein Siebentel beschäftigt sich mit Ackerbau; fast ebensoviel mit Handel.

[1]) Von 100 Erwerbstätigen gehören zu jeder Berufsabteilung (am Ende des 19. Jahrhunderts)

	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	Industrie, Bergbau, Gast- und Schankwirtschaft	Handel und Verkehr	Armee und Marine	Sonstiger öffentlicher Dienst u. freie Berufe	Häusliche (persönliche) Dienstboten
England und Wales	10,4	56,9	10,8	1,0	6,2	14,7
Schottland . .	14,0	58,1	10,2	0,4	5,9	11,4
Irland	44,0	30,7	4,5	1,5	8,2	11,1
Großbrit. u. Irland	15,1	58,7	10,0	1,0	6,4	13,8

Volksdichte. Großbritannien ist mit Ausnahme von Belgien (Sachsen) der dichtest bevölkerte Staat Europas, 134 Köpfe auf 1 qkm. Abgesehen von London ist die Bevölkerung verschieden dicht verteilt. Naturgemäß sind die Industriegebiete Englands und Schottlands am dichtesten bevölkert (mit 300 bis 400 E. auf 1 qkm). Irland hat eine geringe Volksdichte bei einer gleichmäßigeren Verbreitung. Bei der außerordentlich starken Zunahme der Bevölkerung nimmt eine starke Auswanderung nach überseeischen Gebieten, besonders nach Nordamerika, nicht wunder. Nicht allein aus Irland, dessen Bevölkerungsziffer zurückgegangen ist, sondern auch aus England und Schottland fließt ein starker Auswanderungsstrom ab. Dieser und der große Kolonialbesitz der englischen Krone haben der englischen Sprache eine Ausdehnung gegeben, daß sie zur Weltsprache und so zugleich zur Welthandelssprache geworden ist (gegen 150 Mill. Erdenbewohner sprechen Englisch).

Kein Staat ist so reich an Großstädten wie Großbritannien. Man zählt jetzt 39 Großstädte, darunter haben acht Städte 250000 bis 500000 E. (Bradford, Bristol, Leeds, Sheffield, West-Ham bei London, Edinburgh, Dublin, Belfast), fünf Städte über ½ Mill. E. (Birgmingham, Liverpool, Manchester, Glasgow und London)[1]. London hatte 1901 4,5 Mill. Bewohner, mit dem äußeren Ring, also das „Größere London", 6,6 Mill.[2].

II. Urproduktion.

§ 152. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Schon der Name „Großbritannien" erweckt heute noch die Idee eines außerordentlich vielseitigen Wohlstandes, einer rationellen und weisen Bodenbearbeitung, einer großartigen Industrie, eines Riesenwelthandels. Eine fruchtbare Erdkrume und ein günstiges Klima ernähren hier eine schöne Vegetation.

Von dem Gesamtareal des Vereinigten Königreichs dienen 200000 qkm landwirtschaftlichen Zwecken. Davon entfallen auf Weide- und Wiesennutzung 112000 qkm, auf Getreidebau 36000 qkm, auf Gemüsebau und sonstige Kulturen 40000 qkm und 12000 qkm auf Waldungen und Parks.

Die Anbaufläche des Bodens für Kulturpflanzen ist in England und Irland am größten (78 %), am geringsten in Schottland (29 %), wo

[1]) Die anderen Großstädte (100000—250000) sind: Aberdeen, Birkenhead, Blackburn, Bolton, Brighton, Cardiff, Croydon, Derby, Dundee, Gateshead, Halifax, Hull, Leicester, Newcastle-on-Tyne, Norwich, Nottingham, Oldham, Plymouth, Portsmouth, Preston, Rhondda, Salford, Southampton, Sunderland, Tottenham, Willesden. — [2]) London umfaßt mit dem Polizeibezirke 1800 qkm mit einem Radius von 24 km, Berlin hingegen nur 63 qkm mit einem Radius von 8 km. Da der Engländer große Vorliebe für das Wohnen im eigenen Hause, womöglich mit Gärtchen, hat, so erklärt sich leicht die große Ausdehnung Londons. Das Innere Londons besteht fast durchgängig aus Magazinen und Geschäftshäusern, infolgedessen gibt's in London 40000 unbewohnte Häuser, bewohnte dagegen 550000; d. h. in London kommen durchschnittlich 8 Einwohner auf 1 Haus (in Paris 35, in Wien 60 Einwohner). 23 % der Londoner Bevölkerung beschäftigen sich mit Industrie, ebensoviel mit Handel. Deutsche zählt man etwa 30000 in der Riesenstadt; sie sind zumeist Bäcker, Schneider, Lehrer, Kaufleute, Gesinde. Alle Nationen der Erde sind hier vertreten. Die wichtigsten Vororte sind Greenwich (über die Sternwarte der 0° von Greenwich) und Leyton; in den Polizeibezirk London sind die Großstädte West-Ham, Croydon und Tottenham einbezogen. Bei der ungeheuren Größe Londons nimmt die Größe des Verbrechertums nicht wunder (Eastend), das aber mit 0,9 % der Gesamtbevölkerung, wie englische Statistiker angeben, doch recht bedenklich ist.

sich große Moore, Heiden und die Jagdreviere großer Grundbesitzer ausdehnen. Großbritannien mit Irland liegt noch in der Anbauzone der Cerealien der alten Welt. Äcker und Gärten nehmen keinen zu großen Teil des Landes in Anspruch (18 %); sie gehen immer mehr zurück; schon gleicht der N des Königreiches England einem ungeheuren Fabrikgewese mit dazwischenliegenden Einöden, Weideflächen und Parks. Namentlich das südliche England ist ein würdiges Gegenstück zu Nordfrankreich, Belgien und Holland. Im großen Gegensatz dazu stehen die höheren Regionen Englands und ganz Schottland. In diesen Gegenden gedeiht der Roggen, der aber weniger als Brotfrucht denn vielmehr als Grünfutter angebaut wird, während in den fruchtbareren Gegenden Weizen, Hafer und Gerste wächst. Weizen ist die Hauptgetreidefrucht; seine Kultur bedeckt eine Fläche von 8000 qkm, die aber auch langsam in Abnahme begriffen ist. Der Hafer hat die größte Ausdehnung, ihm nahe kommt der Anbau von Gerste (Bierbereitung). Große Mengen Kartoffeln werden in Irland, dann in England gebaut. Sie sind für England ebenso wichtig, wie für Frankreich der Weizen. Im S und SW Englands ist ein ausgedehnter Obstbau anzutreffen (Obstwein, *Cider*).

Der gesamte Nahrungsmittelanbau ist in Großbritannien nur ein fünftel so ausgedehnt als in Frankreich; große Mengen Getreide müssen jährlich eingeführt werden.

Von Industriepflanzen sei der Flachs in England, Schottland, namentlich in Irland (Belfast) hervorzuheben. Die Hopfenkultur ist in Großbritannien so wichtig, wie in Frankreich der Weinbau; eine ganz vorzügliche Ware wird erzeugt, die der Belgiens, Burgunds und Bayerns nichts nachgibt. Der Tabakbau blühte früher, ist jetzt indessen wegen der Sicherung eines hohen Tabakzolles verboten.

Die ehemals weit ausgedehnten Wälder sind fast ganz geschwunden (3,6 % der gesamten Oberfläche). Große Waldbestände trifft man nur noch in den schottischen Hochlanden.

§ 158. Erzeugnisse der Tierwelt. Mehr und mehr hat in neuerer Zeit die Wiesen- und Weidenutzung zugenommen. Durch den Mitbewerb der Vereinigten Staaten, Indiens und Rußlands (als Folge der Freihandelspolitik) sah sich der englische Ackerbauer genötigt, den Anbau von Brotfrüchten zurückgehen zu lassen und seine Aufmerksamkeit mehr auf die Viehzucht zu lenken. Die zahlreichen Wasseradern, die Englands und Irlands Boden durchziehen, so ähnlich wie in Holland, sind der Weidewirtschaft günstig. England ist das klassische Land der Viehzucht. In Wechselwirkung mit der großen und ausgezeichneten Viehzucht steht die Tatsache, daß die heutigen Engländer so große Fleischesser sind. Die Rindviehzucht[1]) ist hochberühmt (die *Alderney*-Kühe der Kanalinseln). Irland hat die größere Anzahl von Rindern; auf 1 qkm kommen 60 Kühe. Darin steht es über allen europäischen

[1]) Über den Viehbestand Großbritanniens vgl. Bd. I, § 72.

Staaten. Englische Käsesorten (*Stilton*, *Chester*, *Cheddar*) erfreuen sich eines großen Absatzes. Die Pferdezucht wird im NO Englands (*York*, *Lincoln*) und in Irland gepflegt, sie erzielt sehr geschätzte Rassen. Die Schafherden, die mit den mageren Weiden von Wales, Nordengland und Schottland und den Bergweiden Irlands fürlieb nehmen, ergeben eine geschätzte Wolle. Ziegen werden in Schottland und Wales gehalten. Die Schweinezucht, vorwiegend in Irland, hat abgenommen. Berühmt ist als Zuchtprodukt das große, weiße englische Schwein, dessen Hauptvertreter das *Yorkshire*schwein ist [1]). Indessen müssen jährlich nach England noch für reichlich 800 Mill. Mk. Fleischtiere (lebend und tot) eingeführt werden.

Der Fischfang ist eine bedeutende Ernährungsquelle der englischen Bevölkerung. Die Seen und Flüsse sind reich an Forellen und Lachsen. Von größerer Wichtigkeit ist der Seefischfang, dem über 100000 Bewohner obliegen, und durch den weiterhin etwa vier Mill. Menschen Beschäftigung finden (Einsalzen, Einpökeln, Versand usw.). Der gesamte Fischfang hatte (im Durchschnitt der Jahre 1899 bis 1902) einen Wert von rund 200 Mill. Mk. Der *Hering* ist der einträglichste Fisch (jährlich für 40 bis 60 Mill. Mk. ausgeführt, davon die Hälfte ungefähr nach Deutschland). Die Hauptsitze der Heringsfischerei sind in Schottland, wo an der Ostküste die Heringshäfen Wick, Fraserburgh und Peterhead liegen; in England ist Great Yarmouth bedeutend. Die nächst wichtigsten Fische sind *Kabeljau*, *Schellfisch*, *Makrelen* und *Steinbutt*. An den Südwestküsten Englands werden große Mengen von *Sardinen* gefangen. An den Küsten des gesamten Inselreiches fischt man die *Auster*, die vielfach zum Volksnahrungsmittel geworden ist, verzehrt doch London allein jährlich im Durchschnitt 800 Mill. Stück Austern [2]). Künstliche Austernparks werden überall angelegt, besonders in der Themsebucht.

§ 154. Erzeugnisse der Mineralwelt. Großbritannien ist nicht allein an Schätzen über der Erde reich, sondern vor allem an solchen unter der Erde. Seiner ausgezeichneten unterirdischen Schatzkammer entquillt in schier unermeßlichen Mengen die Steinkohle. Von den Steinkohlenlagern sind die bedeutendsten die von Durham und Northumberland mit ihren wichtigen Ausfuhrhäfen Newcastle (Shields) und Sunderland. Es folgen die Steinkohlenbecken Yorkshire und Derbyshire (zwischen Leeds und Derby), Lancashire (um Liverpool und Manchester), Nordstaffordshire (um Stoke), Südstaffordshire (um Wolverhampton), Bristol und Südwales. Letzteres hat besonders bequeme Ausfuhrhäfen in *Swansea*, *Cardiff* und *Newport*. Die Steinkohle von Cardiff gilt als eine der besten. In Schottland haben die Kohlenschätze eine ungewöhnlich günstige Lage zwischen dem Firth of Clyde und dem Firth of Forth. Die letzten Jahre förderten durchschnittlich 225 Mill. t in einem Werte von reichlich 2000 Mill. Mk. [3]). Die Steinkohlengebiete nehmen

---

[1]) Das englische Schwein, das Kreuzungsprodukt aus indischem und europäischem Schwein, stellt einen der größten Triumphe moderner Züchtungskunst dar. — [2]) Seit 1902 ist der Verbrauch infolge der schädlichen Wirkung des Genusses kranker Austern zurückgegangen. — [3]) Vgl. Kohlenproduktion, Bd. I, Anhang zu § 81. — Vgl. auch § 78 im I. Bd.

ungefähr 16000 qkm ein und beschäftigen über 800000 Menschen [1]. Irland ist ähnlich wie Holland arm an Steinkohlen. Sie werden durch reiche Torfmassen ersetzt. Nur das Kohlenbecken von Leinster (südwestlich von Dublin) ist erwähnenswert.

Eisenerze von allen Qualitäten werden in vielen Minen zutage gefördert, jährlich 8—9 Mill. t im Werte von 70—80 Mill. Mk. Die Gebiete des Eisenerzes und der Eisenhütten decken sich fast mit denen der Steinkohlen; in Schottland sind jene ausgedehnter denn diese. Auch Irland bringt seinen Teil Eisen hervor. In der Roheisenerzeugung steht jetzt England hinter der Union zurück und mit Deutschland auf gleicher Stufe. Das Kupfer von Cornwall und Wales hat auf dem Kontinentalmarkt lange mit dem von Chile gestritten. Trotz der Güte hat seine Produktion mehr und mehr nachgelassen. Swansea ist die Stadt des Kupfers. Das Blei in Nordengland, Wales und Südschottland und das Zink in Cornwall, Wales und auf der Insel Man kann selbst bei einer gesteigerten Gewinnung nicht mehr dem einheimischen Bedarf genügen. Der Zinnbergbau, der den Reichtum Englands im Altertum begründete, ist noch ansehnlich, aber doch infolge des großen Angebotes südostasiatischen Zinns zurückgegangen.

An Salz besitzt das Land einen bemerkenswerten Reichtum; man gewinnt Steinsalz, hauptsächlich aus den Triasschichten von Cheshire, und Seesalz. Die Salzproduktion beträgt jährlich rund 3 Mill. t. Die Steinbrüche sind nicht weniger bedeutend als die Minen. Irland und die Grampians Schottlands liefern einen hochgeschätzten Granit, die Hebriden und Shetlandinseln einen ausgezeichneten Gneis, Kalkbausteine finden sich in Schottland und der Yorkgrafschaft, Schiefer in Wales und Cumberland, Sandstein im südlichen Schottland, Ton, Töpfererde überall in den Grafschaften des Zentrums und des Ostens. Berühmt ist die Porzellanerde von Staffordshire. Die Ausbeute des berühmten Graphits von Borrowdale ist ganz zurückgegangen. Die Mineralwässer sind alle kalte Wässer, ausgenommen die von Bath. Der Wert der gesamten mineralischen Erzeugnisse hat mit dem Jahre 1900 die Summe von 2500 Mill. Mk. überschritten.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 155. Allgemeines. Die günstige Weltlage Großbritanniens, die Entwicklung seines großartigen Schiffswesens, sein frühes Ergreifen kolonialer Schutzgebiete, die damit verbundene leichte Zu- und Abfuhr eigener kolonialer Produkte, vor allem aber der eigene Reichtum des Mutterlandes an Bodenschätzen, dazu ein intelligentes und praktisches Volk, das sich früher als andere Kulturvölker politisch und gewerblich selbständig zu machen wußte und sich auf dem Gebiete der Technik besonders er-

[1]) In der Mineralproduktion waren 1901 839900 Menschen beschäftigt, davon kamen auf die Kohlenproduktion 807000.

findungsreich zeigte, das alles mußte Großbritannien zum ersten Industriestaat unserer Zeit erheben.

Industrien auf pflanzlicher Grundlage. Unter den Industriezweigen, die auf pflanzlichen Erzeugnissen beruhen, stehen die Bierbrauereien obenan. Bezüglich dieses Gewerbes behauptet England, besonders im SO, geradezu eine führende Rolle auf der ganzen Erde. In der Erzeugungsmenge, die jetzt nicht ganz 70 Mill. hl beträgt, steht es nur hinter Deutschland (72 Mill. hl) zurück und neuerdings auch hinter der Union.

Unter den englischen und irländischen Brauereien gibt es fünf, von denen jede über $^1/_2$ Mill. t Bier jährlich braut. *London* ist der Ort der Welt, wo das meiste Bier nicht bloß hergestellt, sondern auch getrunken wird[1]. In *Dublin* sind ähnlich große Brauereien. Bekannte Biersorten sind der *Porter Londons*, das *Ale von Burton* und *Edinburgh* und der *Dubliner Stout*.

An die große Obstbaumzucht im S Englands hat sich eine ansehnliche Obstweinbereitung (Cider) gebunden. Alkohol wird ebenfalls in großen Mengen hergestellt.

Weltbekannte Branntweinsorten sind *Gin* und *Whisky*. Besonders der letztere aus den Brennereien Schottlands und Irlands wird allgemein geschätzt, am meisten im eigenen Lande.

Die Zuckerraffinerien verarbeiten meistens Rohrzucker der Kolonien.

Die Holzindustrie, die die Hölzer aus Norwegen, Deutschland, Kanada und den anderen englischen Kolonien bezieht, hat einen guten Ruf in bezug auf Möbel, Luxuswagen und Spazierstöcke (London). Die Herstellung von Zündhölzern ist in die Nähe der Großstädte gebunden, aber auch hier verfügt London über neun Zehntel der gesamten Zündholzfabriken. Auch die Strohflechtereien von Hertfordshire sind bemerkenswert. Kautschuk und Guttapercha haben ein ansehnliches Gewerbe hervorgerufen (in London und den größeren Seeplätzen). Die Tabakmanufaktur ist ganz und gar zurückgegangen (S. 160).

Die Textilindustrie ist der erste Industriezweig Großbritanniens und zählt zu den vornehmsten Quellen des britischen Wohlstandes. Nirgends ist eine gleich intensive Entwicklung anzutreffen. Dies liegt einmal in dem Reichtum des Landes begründet, sodann in der Leichtigkeit des Absatzes der Waren in den eigenen Kolonien. Die Textilindustrie verfügt über 60 Mill. Spindeln, über 1 Mill. Menschen werden durch sie direkt beschäftigt (indirekt etwa 5 Mill. Menschen). Jährlich werden etwa 800 Mill. kg Baumwolle, 300 Mill. kg Wolle und 100 Mill. kg Flachs verarbeitet. Der Wert der jährlich hergestellten Baumwollenwaren beträgt $1^1/_2$, der Wollenwaren $^1/_2$ und der Leinenwaren $^1/_8$ Milliarden Mk.

Die Baumwollspinnerei und -weberei stehen obenan. Schon durch ihr Alter, seit dem 15. Jahrhundert, hat die Baumwollenindustrie sich einen

[1] Im Verhältnis zur Größe und Bevölkerung Londons steht München allerdings noch über London. Vgl. auch Bierkonsumstatistik S. 61 Anmerkung.

großen Ruf erworben; ihr dienen Fabriken bis ins dritte Tausend an der Zahl. Sie konzentriert sich in der Landschaft Lancashire. Die Hauptstadt der Baumwollenzeuge ist *Manchester*; ihr reihen sich Blackburn, Preston, Rochdale u. a. m. an. Strumpfwaren werden in Nottingham und Leicester hergestellt, Spitzen in Honiton in der Grafschaft Devon. Das zweitwichtigste Gebiet der Baumwollenindustrie ist Niederschottland im Hintergrund des Firth of Clyde. Wie in dem englischen Baumwollengebiet Liverpool, so liegt im schottischen *Glasgow* dem bedeutendsten Ursprungsland der Baumwolle, den Vereinigten Staaten von Amerika, am nächsten.

Die Haupthafenstädte, besonders Liverpool, nehmen außer der nordamerikanischen Baumwolle auch solche aus Ägypten, Brasilien, Ostindien, Peru, Westindien, Griechenland, Smyrna und anderen Ländern in Empfang. Infolge dieser Zufuhr von Rohbaumwolle aus den verschiedensten Teilen der Erde ist die englische Baumwollenindustrie von Mißernten, politischen Wirren irgendeines Ursprungslandes der Baumwolle weniger abhängig als die des europäischen Kontinentes. Mehr als die Hälfte aller Baumwollengespinste der Erde stellt Großbritannien her und führt ungefähr fünf- bis siebenmal mehr als Deutschland aus. Über 47 Mill. Spindeln verfügt die englische[1]) Baumwollenindustrie.

Die Leinenindustrie, die neben dem einheimischen viel Flachs aus dem südlichen Europa und aus Rußland verarbeitet, erzeugt Waren weit über den eigenen Bedarf. In der Linnen- und Flachsgewinnung behauptet Irland die erste Stelle, besonders *Belfast*, wo billige Arbeitslöhne und lange Arbeitszeit das Leinwandgeschäft wesentlich unterstützen. Auch Schottland webt bedeutende Leinwandmengen, und in England sind nach dieser Richtung hin *Leeds* und *Manchester* bekannt. Die Jutefabrikation blüht in Dundee, Glasgow und Manchester; sie liefert eine dauerhafte Packleinwand. Die Gewebe in Hanf in England wie auch in Frankreich sind zurückgegangen, sie sind lediglich noch auf Schottland beschränkt.

§ 156. Industrien auf tierischer Grundlage und andere Gewerbe. Die Wollenindustrie zählt jetzt annähernd 2000 Fabriken. Ihre Blüte verdankt sie nicht allein den eigenen großen Schafherden, sondern auch unter den eignen Kolonien dem Lande, das die meiste Wolle exportiert, Australien. Großbritannien bezieht aus Australien jährlich über 150 Mill. kg Schafwolle. Die Wollenindustrie konzentriert sich vorzüglich in der Landschaft *West-Riding*, wo sich mehr als die Hälfte der Spindeln der britischen Manufaktur (7 Mill. Spindeln) befinden.

Die feinen breiten Tuche (Broadcloth) von Leeds und Manchester, die melierten (gesprenkelten) Stoffe und Alpakas von Bradford, die Flanelle von Halifax und Rochedale, die Wolldecken von Witney und die Teppiche von Kiddermünster sind weltberühmte Handelsartikel, ebenso die schottischen Schals und Umhängetücher, die „*schottischen Tweeds*" (Glasgow mit seinem westlich benachbarten Paisley).

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 83.

Hinter der Baumwollen- und Wollenindustrie tritt die Seidenindustrie auffällig zurück. Hauptsächlich wird chinesische Seide verarbeitet. Die Seidenbänder von Coventry, die Seidenstoffe von Manchester und die Tafte von London erfreuen sich eines guten Rufes.

An das Webwarengewerbe hat sich eine großartige Kleider- und Wäschekonfektion, Modewaren- und Hutindustrie (London) angeschlossen. Weithin berühmt ist auch die englische Lederindustrie, die Rohstoffe aus Rußland, Südamerika und Britisch-Indien verarbeitet. Sie verfertigt Waren in einem Gesamtwerte von nahezu 50 Mill. Mk.; neben Schuhwerk, Handschuhen (Worcester, Woodstock, nördlich von Oxford) sind es vor allem feinere Sattlerarbeiten, Kutschgeschirre usw.

Die britische Papierindustrie verarbeitet jährlich für über 5 Mill. Mk. Lumpen, sodann Esparto und andere Pflanzenfasern im Werte von 35 bis 40 Mill. Mk. Die feinsten Papiere liefert Kent, überhaupt die Umgebung Londons, sodann Manchester und Bath.

England besitzt große chemische Fabriken, die hauptsächlich Soda und verschiedenartige Säuren herstellen. Mit Ausnahme von Glasgow befinden sich die Hauptorte der chemischen Industrie im Königreich England (London und alle größeren Orte). Im landbautreibenden O ist die Herstellung künstlichen Düngers außerordentlich bedeutend.

§ 157. Industrien auf Grund der mineralischen Produktion. Auf Grund der mineralischen Bodenschätze hat sich eine blühende Maschinen- und Metallindustrie entwickelt. Dem Werte nach kommt diese Industrie an zweiter Stelle, also nach den Webwaren. Alle Arten von Metall- und Eisenwaren werden in Großbritannien erzeugt, von der kleinsten Nadel an bis zur größten Dampfmaschine. Der Mittelpunkt der gesamten Eisenindustrie ist das zentrale England, der Distrikt von Birmingham. Er hat unter den europäischen Staaten nur in dem westfälischen Becken einen Rivalen. Die bedeutendsten Hochöfen finden sich in den Landschaften von Yorkshire (Rotherham), Cumberland und Staffordshire. In Wales sind die Hochöfen von Merthyr-Tydfil so zahlreich wie diejenigen von Birmingham. In den erwähnten Distrikten verbindet sich mit der Roheisenherstellung eine große Stahlproduktion. Der englische Stahl ist als einer der besten weltbekannt. Indessen haben die deutschen, französischen und nordamerikanischen Hüttenwerke in Wirklichkeit größere Fortschritte gemacht als die des Vereinigten Königreiches. Deutschland und die Union haben die britische Produktion zu einer dritten gemacht, wenn auch die Industriemittelpunkte von Staffordshire die ersten der Welt nach Intensität der Produktion sind. In *Birmingham* sind fast alle Zweige der Maschinen- und Eisenindustrie gleichmäßig ausgebildet, ebenso auch die des Messings, des Kupfers und der Bronze. In diesem Eisenindustrieorte ersten Ranges werden neben Nähnadeln, Lokomotiven auch Gewehre und Kanonen hergestellt. Schwere Geschütze liefert auch Newcastle. Kriegswaffen von hervorragender Vollkommenheit fabrizieren das *Haus Armstrong* und das *Hüttenwerk von Woolwich;* beide Betriebe gehören der Regierung. Sie sind mit

dem Etablissement Krupps und dem von Le Creusot in Frankreich die größten Fabriken für Kanonenindustrie. Messer, Scheren, Werkzeuge aller Art und Panzerplatten von *Sheffield* haben Weltruf, ebenso die Stecknadeln von *Warrington* (zwischen Liverpool und Manchester) und von *Gloucester* und die Nähnadeln von *Redditch.* Ungeheure Mengen von Nägeln werden in *Wigan* (nördlich von Warrington), im Osten Schottlands und in einzelnen Orten des Zentralgebietes bei *Wolverhampton* hergestellt, in letzterem Orte aber ganz vorzügliche Schlosserwaren. Die größten Maschinenwerkstätten finden sich in Birmingham und in den Landschaften von Lancashire (also in den Orten von der Linie Liverpool-Manchester nach N zu). Mit dem Handel und Verkehr hat die Entwicklung des Schiffsbaues gleichen Schritt gehalten, und heute werden auf den Werften zu *Greenock* und *Glasgow* am Clydebusen, in *Newcastle* und *Shields* am Tyne, in *Hull*, *London*, *Liverpool* und allen anderen größeren Häfen alle Arten (Typen) von Schiffen gebaut.

Die Edelmetallindustrie hat in Großbritannien ebenfalls eine günstige Heimstätte gefunden. Edelmetalle werden hauptsächlich in *London* und *Birmingham* zu Schmucksachen verarbeitet. Die Turm- und Taschenuhrenindustrie Londons erfreut sich auch außerhalb der Heimat weiter Absatzgebiete.

Die Töpfer- und Glaswarenindustrie bildet mit eins der wichtigsten Gewerbe Englands; im N von Staffordshire stellt ein großer Distrikt, die *Potteries* genannt, drei Viertel sämtlicher englischer Töpferwaren her. Neben den böhmischen, venezianischen, französischen und deutschen Produkten sind die englischen Glaswaren fast ebenso universell; aber doch können sie in neuerer Zeit mit den gewöhnlicheren Sorten des europäischen Kontinents, besonders mit denen Deutschlands, auf dem Weltmarkt nicht mehr konkurrieren. Spiegel und Spiegelglas, sodann Kristallglas von Newcastle, Birmingham, Sunderland und London sind weltberühmt. Die Fayencen und Porzellanwaren von Worcester sind wichtige Handelsgegenstände.

IV. Verkehr und Handel.

§ 158. Allgemeines zur Entwicklung Englands als Handelsmacht. Großbritanniens Verkehrsnetz. Postverkehr. Alle die Umstände, die die britische Industrie schufen, waren auch maßgebend für die Entwicklung Großbritanniens zum ersten Handelsstaat der Erde. Nachdem es im 17. Jahrhundert den Engländern und Franzosen gelungen war, die holländische Vorherrschaft im Seehandel zu brechen, ging England in einem hundertjährigen Kriege mit Frankreich (1688—1815) als Sieger hervor, und nachdem noch der englisch-ostindische Handel im Jahre 1814, der bis dahin das Monopol der Englisch-ostindischen Gesellschaft (von 1601 an) gewesen war, den englischen Untertanen freigegeben worden war, wurde Großbritannien die Welthandelsmacht im wahren Sinne des Wortes[1]). Es ist

[1]) Vgl. Bd. I, §§ 33, 106 und 121.

auch noch heute die einzige Welthandelsmacht, der keine andere Macht der Erde nur annähernd an Machtfülle und Ausdehnung der Handelsbeziehungen gleichkommt. Seine Schiffe verknüpfen die entferntesten Punkte der Erde mit dem Mutterland; ihnen begegnet man in allen Meeresteilen der Erde. Seine Regierung unterstützt tatkräftig alle Handels- und Wirtschaftsunternehmungen und hat, wo nur immer die Gelegenheit sich bot, mit den entlegensten Ländern Handelsverträge abgeschlossen. Infolge der blühenden Industrie und des blühenden Welthandels ist die große Entwicklung der Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel eine natürliche Tatsache, wiewohl die Entwicklung des Straßennetzes nicht die Einheitlichkeit wie die der meisten Kontinentalstaaten Europas hat. Jede größere Stadt hat aber ihre „London Road", ihre Landstraße nach London. Die Hauptstraßen müssen wegen der schweren Fuhrwagen besonders gut gebaut sein.

Mehr wie in anderen Staaten ist das Eisenbahnnetz ausgestaltet worden (Ende 1902 waren 35649 km Eisenbahnen in Betrieb)[1]). England baute die erste Eisenbahn mit Dampfbetrieb (am 15. Oktober 1830, eröffnet zwischen Manchester und Liverpool). Der Verkehr der Reisenden und der Waren auf den Eisenbahnen ist bei weitem stärker als der in Deutschland oder Belgien. Die Engländer bestreben sich mit ihren von kaufmännischem Gesichtspunkte aus geleiteten Eisenbahnen dem Handel und Verkehr auf alle mögliche Art und Weise Erleichterung zu verschaffen. Wie selbst dem größten Verkehre Rechnung getragen wird, beweist die Anlage des Londoner Eisenbahnnetzes[2]). Auch die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen ist mit Ausnahme Frankreichs eine größere als in den anderen europäischen Staaten[3]). Sämtliche britischen Eisenbahnen sind in Privathänden. Das dünn bevölkerte Schottland ist im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl von allen europäischen Staaten am reichsten mit Eisenbahnen versehen.

Wasserwege. Die Eisenbahnen werden durch die schiffbaren Wege unterstützt und teilweise entlastet. Auf ihre Ausgestaltung ist im allgemeinen nicht solche Sorgfalt verwendet worden, wie dies bei den wichtigeren Staaten Europas geschehen ist. Übrigens haben es die englischen Wasserwege wegen der Küstennähe der einzelnen Ortschaften und der Entwicklung einer umfassenden Küstenschiffahrt und vieler anderer Verkehrsvorrichtungen nicht nötig, so wie die kontinentalen entwickelt zu sein. Gegen 50 Flüsse dienen mehr oder minder dem Schiffsverkehr.

Der bedeutendste Wasserweg ist die *Themse*, die zwischen London und Greenwich $^1/_2$ km und an der Mündung 7 bis 8 km breit ist. Sie steht durch Kanäle mit den anderen größeren Flüssen Englands in Verbindung. Von großer Bedeutung für den Güterverkehr im Binnenland

[1]) Über Länge und Dichte des Eisenbahnnetzes siehe Bd. I, § 101. — [2]) Innerhalb eines Kreises, dessen Mittelpunkt das Londoner Hauptpostamt ist und dessen Halbmesser 19 km beträgt, liegen 400 Eisenbahnstationen, darunter über 100 gesonderte Güter- und Kohlenbahnhöfe. Sogar unterirdische Güterbahnhöfe] sind vorhanden. Vgl. auch S. 169. — [3]) Über die Fahrgeschwindigkeit vgl. Bd. I, § 100.

ist der *Leeds-Liverpoolkanal.* In Schottland werden Clyde mit Forth verbunden, sodann der Firth of Lorn mit dem Moray Firth durch den Kaledonischen Kanal, der bei einer Tiefe von 5,5 m und Sohlenbreite von 15 m dieselbe Länge wie der deutsche Nord-Ostseekanal hat, und der von der Schiffahrt gern benutzt wird, um die stürmische Nordküste Schottlands zu vermeiden und die Fahrzeit abzukürzen. In Irland sind die Flüsse wie in Belgien fast bis zur Quelle schiffbar. Der „Grand-Canal" ist der größte Kanal des Königreiches (310 km), er verbindet durch den Shannon Dublin mit Limerick. Besonders hervorzuheben ist noch der Manchester-Schiffskanal (ein Seestichkanal), der die Binnenstadt Manchester für die größten Seeschiffe zugänglich gemacht und sie zu einem Seehafen erhoben hat. Ein gleicher Gedanke ist laut geworden, Leeds und Sheffield in ähnliche Seeverkehrsstädte umzuwandeln [1]).

Das Post- und Telegraphenwesen, das seit 1870 staatlich ist, ist mustergültig und praktisch eingerichtet und hat tatsächlich auch vielen anderen Staaten als Muster gedient [2]). Mit der Post sind die stark benutzten Postsparkassen verbunden.

Das Fernsprechwesen hat sich infolge klimatischer und anderer Verhältnisse nicht so schnell wie in Deutschland, Schweden oder in der Union entwickelt; erst in den letzten vier bis fünf Jahren sind erheblichere Fortschritte zu verzeichnen. England ist aber das Land gewesen, das zuerst die politische und wirtschaftliche Wichtigkeit der Kabel erkannte. Von den jetzigen Kabellinien [3]) besitzt England die größere Hälfte, übt aber in Wirklichkeit weit größeren Einfluß aus, da gerade die wichtigsten Linien unter englischer Verwaltung stehen. Von den reichlich 6 Mill. Kabeldepeschen, die jährlich aufgegeben werden, laufen die meisten durch englische Hände. Das englische Kabelnetz umspannt Afrika, Amerika und Indien, außerdem verfügt es über große Linien in den ostasiatischen und australischen Gewässern. „Reuters Office" in London versorgt die ganze Welt mit telegraphischen Neuigkeiten aus aller Welt.

§ 159. Wichtigste Hafen- und Handelsstädte. *London* liegt da, wo die Themse für die Seeschiffe zugänglich wird; es öffnet nach Deutschland und Nordeuropa seine Pforten. Diese Lage hat wesentlich die Größe Londons bedingt, wenn auch nicht in Abrede gestellt werden kann, daß infolge dieser Lage die Städte Liverpool und Glasgow für den amerikanischen Handel und Verkehr ihre bedeutende Stellung neben London begründen konnten. London haben wir bereits als eine der ersten Fabrik- und Industriestädte Großbritanniens kennen gelernt. Bezüglich des Seeverkehrs ist es nicht allein die erste und größte Stadt des

---

[1]) Über die Größe der schiffbaren Wasserstraßen vgl. Bd. I, § 93. — [2]) So ist besonders Rowland Hills Reform mustergültig geworden. Bd. I, § 122. — Postverkehr:

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
1901/2 [*1891/92*]	2397 [*2058*]	556 [*325*]	90,4 [*71,2*]	224*) [*96/97: 85*]	743 [*96/97: 5*]

*) Einschließlich Telephon der National Telegr.-Comp.

[3]) Vgl. die Weltkabel Bd. I, § 122.

eigenen Landes, sondern überhaupt die bedeutendste der ganzen Erde. Schon der innere Verkehr dieser Riesenstadt nimmt zur Verkehrszeit fast eine unheimlich große Ausdehnung und Betriebsamkeit an und wird zu einem Riesenverkehr, wie er kaum an einem zweiten Orte der Welt wieder anzutreffen ist[1]). Die „London-Bridge“ passieren in 15 Dienststunden über 3500 Omnibusse. Unzählig sind die Wagen, Cabs und Hansoms. Dazu vermittelt die „Victoria-Steamboat-Company“ mit ihren einfachen Dampfern den Personenverkehr auf der Themse. Die Untergrundbahn ist das bedeutendste Verkehrsmittel des linken Themseufers; dem Personenverkehr dienen die oberirdischen Bahnen mit 15 Hauptbahnhöfen. Interessant ist die Handelsbewegung innerhalb der Riesenstadt. Sie spielt sich außer am Hafen vorzüglich in der inneren Stadt ab, in der „City“, dem Alt-London. Hier befindet sich die „Bank of England“ und die Getreidebörse, hier die verkehrsreichsten Straßen, die Cornhill- und King-William-Street mit ihren wunderbaren Läden, hier das Generalpostamt, die größten Buchhandlungen und die großartige Druckerei der „Times“. Der Großhandel mit Lebensmitteln wird auf offenen Märkten und in Hallen betrieben, deren eine einen Flächenraum von $1\frac{1}{2}$ ha hat. Fleisch, Geflügel, Obst, Fische gelangen zur Auktion[2]). Für den Kleinhandel sind neben anderen die zahlreichen, umherziehenden Verkaufswagen charakteristisch, die besonders Austern zum Verkauf anbieten, die ein bevorzugtes Volksnahrungsmittel in London bilden. Der Londoner Hafen (The Pool) mißt von der „London-Bridge“ an 10,5 km, bis zu den neuen Dockanlagen flußabwärts sogar 37 km. Die Docks bedecken 500 ha und nehmen Getreide, Wolle, Häute, Kolonialwaren[3]) in Mengen bis zu $1\frac{1}{2}$ Mill. dz auf. Güter aus aller Herren Ländern strömen hier zusammen und werden aufgestapelt. Im „Mincing Lane“ finden ähnliche große, aber zahlreichere Auktionen für Kolonialwaren wie in Amsterdam statt. Nächst der Baumwolle bildet das Getreide die Haupthandelsware, und in dem „Mark Lane“ begegnet uns die erste Kornbörse der Welt. Ein Drittel der gesamten englischen Einfuhr geht nach London (reichl. 3000 Mill. Mk.). Im Durchfuhrhandel steht London allen englischen Städten voran. Von der 1500 Mill. Mk. wertenden Durchfuhr entfallen 60% allein auf London. Zu den hauptsächlichsten Durchfuhrwaren gehören Wolle, Baumwolle und andere Pflanzenfasern, Kolonialwaren, Tabak, Häute und Pelzwaren (der Hudsonbaikompanie). Kiel [*Fahrzeit 50 Stdn.*], Hamburg [*40 bis 48 Stdn.*], Bremen [*36 Stdn.*], Ostende [*10 bis 12 Stdn.*], Amsterdam, Rotterdam [*18 bis 20 Stdn.*], Dünkirchen [*10 Stdn.*], Le Havre, Kopenhagen und die russischen Haupthäfen, wie die größeren Mittelmeerhäfen sind mit

---

[1]) Der Londoner Grafschaftsrat hat an zwei der belebtesten Stellen der englischen Hauptstadt feststellen lassen, wie groß der Verkehr an Fahrzeugen innerhalb der Zeit von 8 Uhr vormittags bis 8 Uhr abends ist. Die beiden Stellen sind die Vereinigung der Wellington-Street mit dem Strand und der Southampton-Row mit Holborn. Täglich passieren die Kreuzungsstelle am Strand mehr als 19000, die bei Holborn mehr als 15000 Gefährte; zu diesen wurden bei den Erhebungen Lastwagen, Droschken, Privatwagen, Omnibusse, Fahrräder, Automobile und Schubkarren gerechnet. Am Strand wird der Verkehr, um dem Publikum das Überschreiten der Straßen zu ermöglichen, täglich durchschnittlich 469 mal und bei Holborn 375 mal durch die Polizei unterbrochen. Die Unterbrechungen betrugen am Strand etwa $7\frac{1}{2}$ und bei Holborn ungefähr $5\frac{1}{4}$ Stunde am Tage. — [2]) Fische jährlich etwa $\frac{1}{2}$ Mill. t. Auf der Station Camden in London kommen nachts die schottischen Expreßfleischzüge an, jeder mit 40 bis 60 Wagen; 30 Stunden gebrauchen sie zur Fahrt: am andern Mittag ist das Ochsen- und Hammelfleisch über die ganze Stadt hin verteilt. — [3]) Tee jährlich über 180 Mill. kg, Kaffee gegen 50 Mill. kg.

London durch regelmäßige Dampfschiffahrten verbunden, ebenso die wichtigsten Hafenplätze der anderen Erdteile. Seine hauptsächlichsten und größeren Verbindungen unterhält es mit Indien, China, Japan, Australien und Südamerika [1]).

Wenn *Cardiff* in den letzten Jahren eine größere oder auch gleichgroße Schiffahrtsbewegung wie Liverpool aufzuweisen hat, so liegt dies einzig und allein in der gesteigerten Ausfuhr von Kohlen begründet [2]); während hingegen *Liverpool* in seiner Bedeutung als Welthandelshafen sich gleich hinter London stellt. Diese Stellung hat es sich durch seine Lage erobert, einmal als Hafen des gewerbreichen Hinterlandes, also der Grafschaften Lancashire und Yorkshire, und sodann als nächst bequeme Aus- und Anlaufstelle für Amerika. Liverpool steht in Verbindung mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, mit Brasilien, Australien und den afrikanischen Kolonien. Die Schnellpaketpostfahrt der *Cunard-Linie* zwischen Liverpool und Newyork ist altberühmt [3]).

Die Liverpool-Brasil-Linie (Liverpool-Brazil and River-Plate Steam Navigation Company) dient fast ausschließlich dem Frachtverkehr. Unbestritten ist Liverpool heute noch der erste Handelsplatz für Baumwolle, deren jährliche Einfuhr zwischen 3 bis 4 Mill. Ballen schwankt. Die anderen hauptsächlichsten Einfuhrgegenstände sind: Getreide und Mehl (jährl. etwa 2 Mill. t), Fleisch- und Kolonialwaren, Tabake und Petroleum, Bauhölzer, Felle und Leder. Verzeichnet London eine größere Einfuhr von Waren als Liverpool, so steht dieses in der Ausfuhr von englischen Fabrikaten über jenem, führt es doch jährlich für 2000 Mill. Mk. und mehr Waren aus. Die jährlich ausgeführten Baumwollenstückwaren werten zwischen 800 bis 1000 Mill. Mk. Ihnen reihen sich Metall-, Stahl- und Porzellanwaren, Fische, vorwiegend Heringe, u. a. m. an. Infolge des großartigen Handels hat Liverpool außerordentliche Verkehrsvorrichtungen getroffen; so hat es Docks gebaut, die an Größe den Londoner Docks gleichkommen, ausgezeichnete Güter- und Personenbahnhöfe; denn es laufen gerade hier eine Menge wichtigerer Linien zusammen. Mit dem gegenüber am linken Mersey-Ufer liegenden Birkenhead ist Liverpool durch einen geräumigen Tunnel von reichlich 1 km Länge verbunden. *Birkenhead* ist so ein Vorort Liverpools geworden, in dem auch die Great-Western-Bahn endet.

Der *Manchester-Schiffskanal*, der offenbar eine Gefahr für den Liverpooler Handel bedeutet, führt mit einer Tiefe von 8 m vom Mersey oberhalb Liverpools nach Manchester und hat diesen Ort zur Hafenstadt für das fabriksortreiche Hinterland gemacht (S. 168). Viele Waren, die früher in Liverpool gelöscht wurden, werden direkt durchs Schiff bis Manchester gebracht, wobei die Frachtersparnis z. B. für 20 engl. Ztr. Baumwolle 6 Schilling 8 Pence beträgt [4]).

Glasgow ist die wirtschaftlich wichtigste Stadt Schottlands und in ihrem Weltruf als britische Handelsstadt reiht sie sich den beiden ersten, London und Liverpool, würdig an. Für den ungeheuren Seehandelsverkehr hat sie an

[1]) Der Gesamtverkehr im Londoner Hafen umfaßte 1902 (1901) 58862 (58894) Schiffe mit 31,7 (31,6) Mill. Reg. t; davon entfiel auf den Auslandsverkehr 19790 (19825) Schiffe mit 17,6 (17,9) Mill. Reg. t [Hamburg dagegen 15,8 (15,3) Mill. Reg. t]. — [2]) 1902 (1901) Liverpool: Gesamtverkehr 29487 (29800) Schiffe mit 20,4 (19,5) Mill. Reg. t, davon Auslandsverkehr 6451 (6549) Schiffe mit 12,2 (12,7) Mill. Reg. t. Cardiff: Gesamtverkehr 30318 (29802) Schiffe mit 19,2 (18,8) Mill. Reg. t, davon Auslandsverkehr 10412 (10984) Schiffe mit 12,6 (12,7) Mill. Reg. t. — [3]) Vgl. Bd. I, § 33. — [4]) Der Gesamtschiffsverkehr von Manchester umfaßte 1902 (1901) 6412 (5685) Schiffe mit 2,9 (2,4) Mill. Reg. t, davon Auslandsverkehr 1583 (1386) Schiffe mit 1,6 (1,3) Mill. Reg. t.

Bedeutung erst gewonnen, als der Clydefluß auf 7 bis 8 m ausgebaggert und auf 130 m erweitert wurde. Neben den zahlreichen Gewerbezweigen, unter denen die chemischen Fabriken, die Stahlwerke und Schiffswerften hervorragen, blüht ein ausgedehnter Handel, der mit dem von Liverpool konkurriert. Regelmäßige Linien führen nach Kanada und der Union, aber auch nach Belgien, Frankreich, Spanien und Indien. Die Küstenschiffahrt ist kaum an einem anderen Orte so lebhaft und vielseitig[1]). ***Edinburgh***, bzw. sein Hafen ***Leith***, erzielt nicht die Hälfte des Umsatzes des Hafens von Glasgow. Es liegt der atlantischen Seite abgekehrt. Immerhin hat sich aber mit den wichtigeren Hafenplätzen der Nord- und Ostsee ein lebhafter und regelmäßiger Verkehr entwickelt.

Newcastle (mit ***Shields*** und ***Sunderland***) ist der Hauptstapelplatz und Ausfuhrhafen der ausgezeichneten Steinkohle von Durham und Northumberland. Es steht mit allen englischen Nordseehäfen, sowie mit Hamburg (Fahrzeit 35—40 Stdn.), mit Rotterdam und Vlissingen in regelmäßigem und sehr regem Verkehr. In der Schiffahrtsbewegung nimmt der Hafen Newcastle-Shields die vierte Stellung in der Reihe der britischen Häfen ein[2]). ***Hull***, an der Humbermündung, ist ein wichtiger Konzentrationspunkt der englischen Eisenbahnen, und von hier laufen Englands regelmäßigste Verbindungen mit den gesamten Nordseehäfen. Außerdem ist es der englische Haupthafenplatz für norwegische und schwedische Hölzer. Für den schnellsten Verkehr mit Mitteleuropa (Niederlande, Deutschland usw.) hat sich ***Harwich*** als ganz hervorragender Stationspunkt entwickelt, von dem aus die Dampfer in 9—12 Stunden nach Vlissingen oder nach Rotterdam fahren. ***Dover*** und ***Folkestone*** am Ärmelkanal sind für den englisch-französischen Zwischenhandel wichtig[3]), Dover neuerdings auch als Anlegeplatz für die deutsch-amerikanischen Passagierdampferlinien. An der Südküste Englands sind ***Newhaven***, ***Portsmouth***, vorzüglich ***Southampton*** und ***Plymouth*** ansehnliche Häfen. Southampton, im Hintergrund des Southamptonwater, einer schmalen Meeresbucht, die sich hinter der Insel Wight nordwestlich ins Land hineinstreckt, ist eine außerordentlich tätige Hafenstadt und Hauptstationsort der englischen Postdampfer, wie auch Anlegepunkt der großen deutsch-amerikanischen Dampferlinien. ***Newport***, ***Cardiff*** und ***Swansea*** haben wir bereits als bedeutende Exporthäfen kennen gelernt.

In Irland sind ***Belfast***, ***Dublin*** und ***Cork*** die handelsreichsten Häfen; zugleich entwickelt sich zwischen den beiden erstgenannten Orten und der englischen und schottischen Küste der lebhafteste Küstenverkehr. Wie an der Südküste ***Queenstown*** an der Mündung der herrlichen Bai von Cork ein Anlaufhafen der Linie Liverpool-Newyork ist, so ist an der Nordküste ***Londonderry*** Anlaufspunkt der zweiten Linie Liverpool-Newyork und der Linie Liverpool-Quebec. Beide Linien sind die bevorzugtesten englischen Auswanderungslinien.

§ 160. Der Handel. Binnenhandel. Der Innenhandel ist infolge der leichten Wegsamkeit innerhalb der Inseln und zwischen den Inseln bedeutender als in irgend einem anderen Lande der Erde. Schon die

---

[1]) Glasgow 1902 (1901): Gesamtverkehr 22742 (22203) Schiffe mit 8,2 (7,8) Mill. Reg. t, davon Auslandsverkehr 2742 (2642) Schiffe mit 4,1 (3,8) Mill. Reg. t. — [2]) Newcastle und Shields 1902 (1901): Gesamtverkehr 27581 (28020) Schiffe mit 17,0 (16,8) Mill. Reg. t, davon Auslandsverkehr 10067 (11346) Schiffe mit 8,4 (8,7) Mill. Reg. t. — [3]) Fahrzeit von Dover nach Calais 1 bis 1½ Stunden, von Folkestone nach Boulogne 2 bis 3 Stunden.

nationalen Ackerbauerzeugnisse des S und SO und die fremden, die durch London, Southampton, Liverpool und Glasgow eingeführt werden, bedingen eine große Beweglichkeit des inneren Verkehrs. Irland führt seine Rinderherden nach Großbritannien, um die übervölkerten Industriegebiete des Innern zu ernähren. Die industriellen Ameisenhaufen von Staffordshire und Lancashire schütten ihre Waren über alle Gegenden des Vereinigten Königreiches aus. Gerade Manchesters zentrale Lage ist vorteilhaft für die Verteilung der Industrieprodukte im eigenen Lande. In starken Wettbewerb mit den Transportmitteln des innern Verkehrs tritt eine Küstenschiffahrt, die nirgends auf der Erde in gleich hohem Grade entwickelt ist und nur ein Seitenstück im norwegischen Küstenverkehr findet.

Außenhandel. Der Außenhandel Großbritanniens vertritt jetzt den Freihandel in weitester Ausdehnung. Nur von wenigen Waren, meist Luxusartikeln und Genußmitteln, wie Kaffee, Schokolade, Tee, Tabak, Wein, eingeführten Spirituosen, also von Waren, die mehr der Reiche gebraucht, werden Zölle erhoben. Dieses Freihandelssystem ist nicht das Ergebnis von idealen Überlegungen, sondern die Folge einer langen, jahrhundertjährigen Reihe von schutzzöllnerischen Maßnahmen. Denn in früheren Zeiten hatte sich England mit einer kaum zu durchbrechenden Hochschutzzollmauer umgeben; nachdem es erst den Welthandel völlig in seinen Händen hatte, ging es zum Freihandel über[1]). Durch seine Weltmachtstellung hat Großbritannien die Vorteile seiner europäischen Lage in solche einer allgemeinen Weltlage umgewandelt; und in der Tat, die Lage Großbritanniens ist heute nicht mehr der wichtigste Faktor seiner wirtschaftlichen Entwicklung, denn Großbritannien ist überall und besitzt überall die besten Posten. Der Handel Großbritanniens mit seinen Kolonien, deren einige von englischem Volk und englischer Sitte beherrscht werden, ist so bedeutend, daß man in ihm nur eine Art Binnenhandel anzusehen hat.

Darum haben eigentlich die Worte „Innenhandel", „Außenhandel", „Import", „Export" bei dem britischen Reiche nicht denselben handelsgeographischen Sinn, wie bei einer rein kontinentalen Macht oder einer Macht mit wenigen Kolonien.

Die Handelsflotte Großbritanniens ist die großartigste der Welt. Mit ihren 12768 größeren Schiffen zu 10,9 Mill. Reg. t n. (1903/04) verfügt sie nahezu über die Hälfte der Tonnage der gesamten Welthandelsflotte[2]).

Die Handelsflotte ist fest zwischen 50 große Gesellschaften verteilt, deren jede 10 bis 70 große und eine Anzahl kleinerer Schiffe besitzt[3]).

Großbritannien und Irland besitzt bezüglich des Auslandsverkehrs 3 Riesenverkehrshäfen: London, Liverpool und Cardiff, und 4 Großverkehrshäfen: Newcastle-Shields, Hull, Glasgow und Southampton.

Berücksichtigt man den Küstenverkehr mit, so rückt Newcastle-Shields in die Reihe der Riesenverkehrshäfen, und Großverkehrshäfen sind dann außer den

[1]) 1840 führte der britische Zolltarif 1046 verschiedene Artikel als zollpflichtig auf und am Ende des Jahrhunderts nur noch 50. — [2]) Vgl. Bd. I, § 123. — [3]) Englische Schiffahrtsgesellschaften. Bd. I, § 123.

genannten fernerhin: Swansea, Newport, Bristol, Cowes, Portsmouth, Middlesborough, Sunderland, Blyth, Leith, Greenock, Belfast, Dublin [1]).

Der Außenhandel Großbritanniens und Irlands arbeitet schon seit Jahrzehnten mit einer sog. passiven Handelsbilanz. Nicht selten betrug die Einfuhr annähernd 4 Milliarden mehr denn die Ausfuhr (so 1902, 1898 [2]). Das Vereinigte Königreich ist durch seinen Gesamthandel der erste der Großhandelsstaaten. Er umfaßt mit reichlich 15 Milliarden Mk. das Anderthalbfache des Gesamthandels Deutschlands oder der Union, das reichlich Doppelte des französischen oder holländischen Gesamthandels.

Einfuhr. Die Einfuhrgegenstände umfassen hauptsächlich zwei große Gruppen: Nahrungsmittel und Rohstoffe. Zu ersteren gehören Getreide, lebende Tiere, Fleisch, Butter, Käse, Zucker, Kakao, Tee, Früchte, Wein und Eier; und zur zweiten Gruppe Baumwolle, Wolle, Holz, Seidenwaren, Chemikalien und Drogen, Häute und Felle, Sämereien, Kautschuk [3]). Die Industrieerzeugnisse, die früher fast gar nicht eingeführt wurden, betragen jetzt ein Fünftel des gesamten Imports. Die Gesamteinfuhr hat mit dem Jahre 1900 gerade 10000 Mill. Mk. überschritten. Die Gesamtausfuhr wertet drei Fünftel der Einfuhr. Unter den Ausfuhrartikeln [4]) stehen die Baumwollengewebe (22 %) obenan, dann kommen dem Werte nach die Kohlen (9 %), die Eisen- und Stahlwaren (7 %), sodann die Wollwaren, Maschinen, Schiffe, Chemikalien, Leinen- und Jutemanufakturwaren.

Die Hauptverkehrsländer des Vereinigten Königreichs. Die stärkste Handelsbewegung (über ein Drittel des gesamten Außenhandels) verknüpft Großbritannien mit seinen ausgedehnten und größtenteils fruchtbaren Kolonien [5]). Diese senden ihre Erzeugnisse, zumeist Tropenprodukte, nach dem Mutterlande und erhalten dessen Industriewaren; so stehen Tropenzone und gemäßigte Zone im regsten Wechsel- und Tauschverkehr ihrer Güter innerhalb des selbsteigenen Wirtschaftsgebietes. Indien steht im Handel mit den eigenen

---

[1]) Die gesamte Schiffahrtsbewegung umfaßte 1902 gerade 100 Mill. Reg. t, davon entfielen auf Dampfer 93 Mill. Reg. t; die britische Flagge war an dem Gesamtverkehr mit 65 Mill. Reg t beteiligt. [*1891 betrug die gesamte Schiffsbewegung 75 Mill. Reg. t, wovon auf die Dampfer 63 Mill. Reg. t entfielen. Die britische Flagge war mit 54 Mill. Reg. t beteiligt.*] — [2]) 1902 Einf. 9446, Ausf. 5784 Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [3]) Wichtigste Waren der englischen Einfuhr 1902 in Mill. Mk.: *Nahrungsmittel:* Weizen 553, Butter 419, Speck 274, Mais 239, raffinierter Zucker 198, Weizenmehl 188, Tee 181, frisches Rindfleisch 161, Rindvieh 160, Gerste 146, frisches Hammelfleisch 141, Käse 131, Eier 129, Hafer 103, Rohzucker 103, Leinsamen 93, Schweineschmalz 84, Schinken 79, zubereitetes Fleisch 57, Wein in Fässern 57, Kaffee 54, Margarine 52, Apfelsinen 48, Spirituosen 42, Lachs in Büchsen 40, Schaumwein 39, frische Äpfel 39, kondensierte Milch 35, Kakao 35, Kartoffeln 33, frisches Schweinefleisch 30; *Rohstoffe:* rohe Baumwolle 841, Holz 462, rohe Schafwolle 407, Jute 108, Kautschuk 106, Eisenerz 102, Zinn in Blöcken 85, Petroleum 82, Hanf 81, unbearbeiteter Tabak 80, Flachs 58 usw.; *Fabrikate:* Leder 165, Baumwollwaren 118, seidene Zeugwaren 112, wollenes Tuch 103, Maschinen 97, unbedrucktes Papier 62, seidene Bänder 52, Holzwaren 50, Spielwaren 25 usw. — [4]) Wichtigste Waren der englischen Ausfuhr 1902 in Mill. Mk.: *Nahrungsmittel:* Heringe 60, Spirituosen 57, Bier und Ale 36; *Rohstoffe:* Steinkohlen und Koks 563, Baumwollgarne 329, chemische Düngemittel 97, Weißblech 89, galvanisiertes Eisenblech 84 usw.; *Fabrikate:* Kammgarngewebe 130, Kleider 129, Schiffe 120, Wollenwaren 112, Textilmaschinen 92, Leinenwaren 82, baumwollener Nähzwirn 74, Kammgarn 70, Eisenbahnschienen 65, baumwollene Spitzen 63, Telegraphendraht und -apparate 60, Dampfmaschinen 51, Lokomotiven 47. — [5]) Im Jahre 1902 wertete die Einfuhr von den Kolonien 2179 Mill. Mk. [*1891 1994 Mill. Mk.*] und die Ausfuhr nach den Kolonien 2224 Mill. Mk. [*1891 1754 Mill. Mk.*].

Kolonien obenan (jährlicher Gesamthandelsumsatz 1,2 bis 1,5 Milliarden Mk.); Indien schickt an das Mutterland nicht ganz so viel Waren, wie es von ihm dem Werte nach empfängt; es sendet Reis, Weizen, Tee, Kaffee, Baumwolle, Jute und Seide. Es kauft von Großbritannien vor allem Baumwollenzeuge, früher noch mehr als jetzt, da man in Indien Steinkohlenlager entdeckt und infolgedessen die Webindustrie hierher verpflanzt hat.

Im Verkehr mit dem Auslande pflegt das britische Reich die vielseitigsten und reichsten Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika[1]. Eine gewisse Gleichheit der Lage und der Gesittung ist diesem Verkehre günstig. Die Union schickt ihrem alten Mutterlande Baumwolle, Getreide, Öl, Rinder und Lein und empfängt Maschinen und Gewebe. Frankreich und Deutschland sind die nächst wichtigsten Länder für den englischen Handel; während aber Frankreich mehr von Großbritannien empfängt als nach diesem Lande hinübersendet, ist es bei Deutschland fast immer umgekehrt gewesen, vorzüglich in den letzten Jahren. Das Deutsche Reich hat sich eben bei seinen Kohlen- und Metallschätzen selber eine große Industrie schaffen können. Fast ebensoviel Güter wie von Deutschland bezieht England aus Holland; die Niederlande beziehen aber nur reichlich ein Drittel so viel Waren aus Großbritannien wie Deutschland. Zu den Ländern, zwischen denen sich mit Großbritannien noch ein Handelsverkehr von über 100 Mill. Mk. abspielt, zählen Belgien, Dänemark, Schweden, Norwegen, Rußland, Spanien, Italien, Türkei, Ägypten, Japan, Brasilien, Argentinien und Chile.

Handelsverkehr mit Deutschland. Die Ausfuhr des Vereinigten Königreiches nach Deutschland hat sich seit mehr denn zehn Jahren sichtlich vermindert, dagegen ist die Einfuhr von deutschen Waren beträchtlich gestiegen[2]. Für lange Zeit noch dürften diese Gegensätze bestehen bleiben, daß Deutschland im allgemeinen die bessere Ware liefert, England aber wegen seiner Küsten und seines Kolonialreiches die maritime Oberherrschaft behauptet. England führt nach Deutschland hauptsächlich aus: Steinkohlen (etwa 80 Mill. Mk.), Wollengarn (über 70 Mill. M.), Gold (roh und in Barren für 50 bis 60 Mill. Mk.), Baumwollengarn (40 bis 50 Mill. Mk.), Gold (gemünzt 30 bis 40 Mill. Mk.), Schafwolle (20 bis 30 Mill. Mk.), Heringe (20 bis 30 Mill. Mk.), Maschinen (15 bis 20 Mill. Mk.), Kautschuk und Guttapercha, Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, rohes Kupfer und Zinn, gekämmte Wolle, frische Fische, rohen Kaffee, Därme usw. und bezieht aus Deutschland: Zucker (135 bis 150 Mill. Mk.), Kleider und Wäsche (50 Mill. Mk.), halbseidene Zeuge, Tücher und Schals (40 bis 50 Mill. Mk.), baumwollene Waren (40—50 Mill. Mk.), Maschinen und Eisenwaren (40 bis 50 Mill. Mk.), Farbendruckbilder und Kupferstiche (30 bis 40 Mill. Mk.), Anilin- und andere Teerfarbstoffe (20 Mill. Mk.), feine Lederwaren, Klaviere, Porzellan, Handschuhleder, Buntpapier, feine Waren in Messing und Kupfer, Häute, Bücher, Karten, Instrumente, chemische Fabrikate, Bier (1 Mill. Mk.) usw.

---

[1]) Der Wert der Einfuhr von der Union nach Großbritannien betrug im Jahre 1902 2590 Mill. Mk. [*1891 2180 Mill. Mk.*], der Ausfuhr von Großbritannien nach der Union 485 Mill. Mk. [*1891 569 Mill. Mk.*]. — [2]) Vgl. Tabelle S. 83.

Das britische Kolonialreich.

§ 161. Verwaltung, Erwerbung und Lage der britischen Kolonien. Die britischen Kolonien, die sehr geschickt verwaltet werden, sind über die ganze Erde hin verteilt. Sie haben eine Größe von rund 30 Mill. qkm (S. 154), d. h. sie sind so groß wie ganz Afrika oder dreimal so groß wie Europa oder elfmal so groß wie der deutsche Kolonialbesitz. Mit ihren 400 Mill. Bewohnern beherbergen sie ein Viertel der ganzen Menschheit.

Die englischen Kolonien zerfallen in drei Abteilungen; *erstens:* Kronkolonien, die nur vom Mutterlande regiert werden, wie Gibraltar und St. Helena, Britisch-Neuguinea, Ceylon, die Fidschi-(Fidji-)Inseln, einige der westindischen Kolonien und die Straits Settlements; *zweitens:* Kolonien mit einer repräsentativen Verwaltung, das sind solche Kolonien, in denen die Krone nur noch das Recht des Einspruchs (Veto) bei der Gesetzgebung hat, das Mutterland aber die Wahl der Beamten sich vorbehält: Malta, Mauritius, Natal, einige westindische Kolonien usw.; *drittens:* Kolonien mit eigener verantwortlicher Regierung, d. h. mit einer dem Mutterlande nachgebildeten Verwaltung. In ihnen hat die Regierung des Mutterlandes keine Macht mehr über irgend welche öffentliche Ämter und Angelegenheiten, obwohl die Krone noch den Gouverneur ernennt und sich gewisse Einsprüche bei der Gesetzgebung vorbehält. Solche Kolonien sind Neufundland, Kapland, der Bundesstaat von Kanada und der Australische Bundesstaat [1]).

An allen Erdteilen und an allen Meeren nimmt das britische Reich durch seine Besitzungen teil. Den Eingang zum Mittelmeer und damit dieses Meer selbst beherrscht das stark befestigte Gibraltar. Zwischen Ost- und Westbecken des Mittelmeeres, in nächster Nähe von Europa und Afrika liegt Malta. Der Ostteil des Mittelmeeres wird durch Cypern bewacht. Durch den Kanal von Suez, von dessen Einfluß und Macht sich England einen großen Teil zu sichern

---

[1]) Die wichtigsten Daten aus der englischen Kolonialgeschichte ergeben, daß England seine meisten und größten Besitzungen erst im 19. Jahrhundert erworben hat, daß es seine Kolonisationsarbeit mit Indien begann. 1562 Beginn des Sklavenhandels von Sierra Leone nach Westindien durch Sir John Hawkins. 1601 am 31. Dezember (nach heutigem Kalender am 10. Januar 1602) gründete die East India Company die erste Niederlassung in Surate. 1605 Barbados. 1606 Neuengland und Virginien. 1631 Gambia in Westafrika. 1655 Jamaica. 1667 Neuamsterdam (Neuyork). 1713 durch den Frieden zu Utrecht Hudsonbai, Neuschottland, Neufundland, St. Christopher, Gibraltar. 1763 Kanada von Frankreich erworben; und die französischen Antillen Grenada, St. Vincent, Dominika und Tobago. Spanien tritt Florida an England ab. 1775—1781(83) Krieg wegen der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten. 1782 wird die Französische Kompanie aus Indien endgültig verdrängt. 1784 Neubraunschweig. 1786 Insel Penang in der Malakkastraße. 1795 Malakka. 1786 Britisch-Honduras. 1788 zum ersten Male festen Fuß auf Australien gefaßt. 1797 Trinidad. 1814 Kapland. 1815 durch den Pariser Frieden Helgoland, Malta. 1839 Aden. 1842 und 1861 Hongkong. 1842 Port Natal. 1858 direkte Verwaltung Indiens übernommen, das seit 1876 Kaiserreich. 1861 Lagos. 1867 in Amerika die nordwestlichen Territorien erworben und mit dem Dominion of Canada vereinigt. Ganz Australien mit Neuseeland und Tasmanien, Nordborneo, das südliche Guinea, Fidschi- und andere Südseeinseln. 1878 Walfischbai. 1878 Cypern. 1882 Ägypten besetzt. 1885 Betschuanaland. 1885 Santa Luciabai (SO-Afrika), Sululand. 1884—90 im Nigergebiet festgesetzt. 1890 Sansibar. 1891 Sambesigebiet. 1892 Gilbert-In. 1894 am 12. Mai Versuch Großbritanniens, durch einen Pachtvertrag mit dem Kongostaat sich zwischen Deutsch-Ostafrika und dem Kongostaat einzudrängen, gescheitert an dem Widerspruche Deutschlands. 1898 der Sudan erobert (1899 der Sudanvertrag mit Frankreich abgeschlossen). 1900/01 Oranje-Freistaat und Transvaal-Republik erobert. 1904 Vertrag mit Frankreich, bes. wegen Sudan und Fischereirechte bei Neufundland.

gewußt hat, gelangen wir in das Rote Meer, wo wichtige Kohlenstationen und Handelspositionen wiederum in englischen Händen sind, so Aden, die Insel Perim, Insel Kameran, bei der Anlage des Kabels von Suez nach Bombay an England abgetreten, ebenso zu gleichem Zwecke an der SO-Küste Arabiens vom Sultan von Maskat die Kuria Muria-Eilande. Sokotra bewacht den Ausgang des Golfes von Aden. Im Persischen Golf liegen die perlenreichen Bahreininseln. Die genannten Kuria Muriainseln gehören bereits zu den Dependenzen Indiens. Dieses gewaltige Reich von der gleichen Fläche und der dreifachen Einwohnerzahl des europäischen Rußlands oder von der halben Größe Europas nach Areal und Bevölkerung hat den Wohlstand Großbritanniens begründen helfen[1]). Der überseeische Besitz, der in Indien vorliegt, ist bedeutend größer als das Mutterland, was auch darin seinen Ausdruck fand, daß der Herrscher von England seit 1876 Kaiser von Indien ist. Zu den indischen Dependenzen gehören Belutschistan und Sikkim, sowie die Inselgruppen der Andamanen, Nikobaren, Lakkadiven und die Keelinginseln. An die Südspitze Indiens lehnt sich das paradiesisch fruchtbare Ceylon an, nicht ganz so groß wie Bayern, und westlich davon die Malediven. An der Malakkastrasse liegen auf der Halbinsel Malakka selber die Straits Settlements mit Singapore, Penang und Malakka. Die Malaiischen Schutzstaaten umfassen die südliche Hälfte der Malakkahalbinsel. Der nördlichste Zipfel Borneos ist britisch und nördlich gegenüber an asiatischer Küste die Inselstadt Hongkong (die eigentliche Stadt heißt Victoria). In Nordostchina, in der chinesischen Provinz Schantung, liegt das kleine Schutzgebiet von Weihaiwei (seit 1898).

An der Gambiamündung tritt uns die älteste britische Besitzung auf afrikanischem Boden entgegen (Errichtung einer Senegal- und Gambiakompanie 1588). Zu den westafrikanischen Kolonien zählen ferner das Sierra Leoneküstengebiet (Freetown), die Goldküste (Aschantiland), Lagos an der Sklavenküste, welches Gebiet jetzt mit dem britischen Nigergebiet, Nigeria, vereint ist. In der Mitte der Küstenerstreckung des deutsch-südwestafrikanischen Schutzgebietes liegt die wertlose Walfischbai. Das britische Südafrika besteht aus dem Kapland, dem nördlich sich anschließenden Betschuanaland, dem Basutoland, einem Lande im NO der Kapkolonie, an das sich nach der Küste zu Natal und nördlich von diesem das Sululand anschließt. Rhodesia ist die Bezeichnung für das Gebiet, das zwischen dem 22° südlicher Breite und Norden und Westen Transvaals und den südlichen Grenzdistrikten des Kongostaates liegt, während seine Ostgrenze an portugiesische und seine Westgrenze an deutsche Besitzungen grenzt. Die Oranjeflußkolonie wurde durch Proklamation der britischen Krone am 24. Mai 1900 annektiert, die Transvaalkolonie am 1. September 1900. Swasiland ist der Südostteil der neuen Kolonie Transvaal. Das britische Zentralafrikanische Schutzgebiet zieht sich an der Süd- und Westküste des Njassasees hin und erstreckt sich fast bis zum Sambesi. Britisch-Ostafrika umfaßt das Sansibarprotektorat, das Ostafrikaprotektorat zwischen Küste und Victoria-Njansa und das Ugandaprotektorat zwischen letztgenanntem See und dem Albert-Njansa. Der Südrand des Golfs von Aden wird fast in seiner ganzen Ausdehnung von der Somalischutzherrschaft gebildet.

[1]) Siehe Indien, besonders §§ 162—164.

In Nordamerika breitet sich nördlich der großen Seen und des 49. Breitenparallels bis zum Nördlichen Eismeer das Dominion of Canada aus, von einer Größe, die zwischen der von Australien und Europa liegt (8,8 Mill. qkm). Im Atlantischen Ozean ist Neufundland vorgelagert; zu ihm gehört als Dependenz Labrador. In Zentralamerika ist Britisch-Honduras eine der ältesten britischen Besitzungen. Von den Inseln des amerikanischen Mittelmeeres besitzt England eine große Anzahl; die Bahamainseln, Jamaica, Leeward-Islands (Antigua, St. Kitts, Dominica, Jungferinseln), Windwardinseln (Grenada, St. Vincent, Santa Lucia), Barbados, Trinidad und Tobago. Alle diese Inseln faßt man unter dem Namen Britisch-Westindien zusammen. An der Nordküste Südamerikas stößt östlich an Venezuela Britisch-Guayana (Hauptstadt Georgetown oder Demerara).

Die australischen Kolonien haben sich am 1. Januar 1901 zum Australischen Bundesstaat (The Commonwealth of Australia) zusammengeschlossen und bestehen aus den Kolonien (jetzt Original- [ursprüngliche] Staaten genannt) Neusüdwales, Victoria, Queensland, Südaustralien, Westaustralien und Tasmanien. Britisch-Neuguinea liegt südlich des deutschen Anteils. Neuseeland, im O Tasmaniens, hat die Verwaltung noch über die Auckland-, Chatham-, Cook- (Hervey-) und Kermadecinseln. Norfolk wird von Neusüdwales aus verwaltet. Nördlich dieser Inselgruppen liegen die Fidschi- (Viti-)inseln. Die wichtigsten pazifischen Inselbesitzungen Großbritanniens sind nördlich vom Äquator: Christmas-, Fanning- und Palmyrainsel; vom Äquator geschnitten: die Gilbertinseln; südlich vom Äquator: die südlichen Salomon-, St. Cruz-, Ellice- (Lagunen-), Phönix-, Tokelau-, Union-, Manihiki- und Suwaroffinseln; im S der französischen Paumotugruppe noch die Pitcairn-Islands. All diese Inselgruppen unterstehen dem Gouverneur der Fidschiinseln als dem Oberkommissar der westlichen Südsee.

Im Indischen Ozean sind als englische Besitzungen zu erwähnen: Mauritius mit seinen Dependenzen Rodriguez, Amiranten, Seychellen und Tschagosinseln; im Atlantischen Ozean: Falklandinseln, Tristan da Cunha, St. Helena, Ascension und Bermudas.

Die vier wichtigsten britischen Kolonialgebiete.

§ 162. Britisch-Ostindien. Größe und Bevölkerung. Unter den auswärtigen Besitzungen Großbritanniens nimmt in seiner Bedeutung für das Mutterland und den Welthandel das Kaiserreich Indien die erste Stelle ein. Hervorgegangen aus der Gründung der Ostindischen Kompanie (1601 mit einem Kapital von 600000 Mk.), umfaßt jetzt das britisch-indische Schutzgebiet mit Zubehör 4,86 Mill. qkm mit rund 300 Mill. Einwohnern (64 auf 1 qkm)[1]).

Indien besitzt nach der Zählung von 1901 29 Großstädte, darunter 1 Millionenstadt, Kalkutta, 2 Großstädte über ½ Mill. Einwohner, Bombay und Madras, über

[1]) Unter den Bewohnern stellen die Hauptmenge die Hindus (über 200 Mill.), dann folgen die Mohammedaner (über 60 Mill.), die Buddhisten (über 10 Mill.), die Christen (3 Mill.) u. a.

200000 Bewohner Haiderabad (Dekhan), Lucknow, Rangun, Benares, Delhi und Lahore. Von den übrigen Großstädten seien noch hervorgehoben: Agra, Cawnpore, Allahabad, Amritsar, Jaipur, Bangalore, Poona, Patna, Kurrachi (Karachi) und Madura[1]).

Trotzdem Indien ein reiches Land ist, drohen ihm öfters Gefahren, außer der Pest vor allem die Hungersnöte. Die zwei größten Hungersnöte während der letzten vierzig Jahre des vergangenen Jahrhunderts waren die von 1866—69, die über 3 Mill. Menschenleben forderte, und die von 1873—79, der gegen 7 Mill. Menschen zum Opfer fielen. Diese Nöte, die schlimmer als Krieg und Krankheit sind, treten ein, wenn im Sommer der Regen ausbleibt und dadurch die Ernte mißrät. Künstliche Bewässerungen, Eisenbahnen, größere Pflege der Landwirtschaft, Besiedelung menschenarmer Gegenden sind die wirksamsten Mittel für die Bekämpfung der indischen Hungersnöte; die britische Regierung macht auch in umfangreichster Weise von diesen Mitteln Gebrauch.

§ 168. Die Urproduktion Ostindiens. Zunächst die Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Der Ackerbau ist die Haupteinnahmequelle des Landes (67 % der Bewohner damit beschäftigt), auch der britisch-indischen Regierung, die der größte Grundeigentümer der Welt ist. Von den gegenwärtig in Kultur genommenen 800000 qkm wird nahezu ein Fünftel künstlich bewässert[2]). Der Reis ist die Hauptfeldfrucht. Sowohl in der Niederung, wie nach den Höhen zu (Bergreis) wird er gebaut, vorzüglich in Bengalen[3]), Assam und im Indusdelta. Gerste und die mannigfachsten Hirsearten, besonders auch Durra, gedeihen überall, Weizen vorwiegend im mittleren Dekhan, in den Regionen der südlichen und nördlichen Quellflüsse des Ganges und im Pandschab. Wichtig ist der Teeplantagenbau in Assam, weniger bei Darjeeling (Dardschiling) und in den Nilgiris, sehr bedeutend aber wieder auf Ceylon (bis 1500 m Meereshöhe), wo er seit 1873 den Kaffeebau verdrängt hat. Dem Werte nach ist seine Kultur jetzt die erste im Lande[4]). In den Gebirgsländern des großen südlichen Dreiecks wird Kaffee in ansehnlichen Plantagen gebaut[5]). Ölfrüchte werden überall angebaut, hauptsächlich Erdnüsse (Madras), Lein und Raps, Kokosnüsse (Goa) an der Malabar- und Koromandelküste, Opium am mittleren Ganges, in Bengalen und Malwa. Die Kultur der Chinchonarinde ist bekanntlich den Engländern in Indien in beachtenswerter Weise geglückt, vorwiegend in den Nilgiris und bei Darjeeling im Himalaja. Zuckerrohr gedeiht in den feuchtheißen Niederungen des Indus, Ganges (in Bengalen nur mehr als Viehfutter), Godavari und an anderen Stellen der Küste und der Insel Ceylon. Ein sandig-lehmiger Küstenstreifen, südlich von Colombo, etwa 35 km breit und 150 km lang, liefert den größten Zimtertrag der Erde[6]). Auf

[1]) Die anderen Großstädte sind noch Ahmedabad, Mandalay, Howrah, Bareilli, Nagpur, Srinagar, Surat, Meerut, Trichinopoli, Baroda. Peschawar (Pashawar) hatte 1901 erst reichlich 95000 E. — [2]) Das tatsächlich bestellte Kulturland umfaßte 1901/02 (1899/1900): 808000 (729000) qkm; dies verteilte sich folgendermaßen auf die wichtigsten Landbauerzeugnisse und zwar in 1000 qkm: Reis 284 (295), Weizen 75 (65), andere Halmfrüchte 357 (308), Zuckerrohr 10 (11), Tee 2 (2), Baumwolle 40 (34), Ölsamen liefernde Pflanzen 49 (42), Indigo 3,2 (4,2), Tabak 3,6 (3,7). — [3]) Vgl. Bd. I, § 57. — [4]) In Assam gewinnt man 475—500 kg Tee auf 1 ha, in Bengalen etwa 400 kg. — Vgl. auch Bd. I, § 61. — [5]) Auf 1 ha werden 380—400 kg Kaffee erzeugt. — Vgl. wegen des Rückgangs der Kaffeekultur Bd. I, § 56. — [6]) Vgl. Bd. I, § 62.

Ceylon hat man jetzt auch Versuche mit Anpflanzungen von Kautschuk- (Heveaarten) und Kampferbäumen angestellt. In der Indigokultur behauptet Indien die tonangebende Stellung (Bengalen, Agra, Madras). Von den Faserpflanzen werden Jute (in Bengalen) und Baumwolle im großen Maßstabe angebaut (um Bombay und in den mittleren Provinzen). Die Wälder sind reich an nutzbaren, besonders festen Hölzern. Tiekholz wird neuerdings von den Engländern in Forstkultur genommen.

Die Erzeugnisse der Tierwelt. Von tierischen Erzeugnissen gewinnt man Wolle und Seide, auf den Malediven und Lakkadiven fischt man die Kaurimuscheln, in der Palkstraße und im Golf von Cutch Perlen und Perlmutter. Schweinezucht pflegt weder der Hindu noch der Mohammedaner. Hingegen ist die Rinderzucht allgemein verbreitet (Büffel und Zebu), ebenso die Zucht von Kamelen, die wie der Elefant[1]) als Lasttiere benutzt werden; zum Ziehen der Karren gebraucht man die Zebuochsen. Australische und afghanische Pferde müssen die geringe einheimische Pferdezucht ersetzen. Zu den Landplagen gehören die Heuschreckenschwärme und die giftigen Schlangen, deren Biß jährlich etwa 12000 Menschen erliegen.

Die Erzeugnisse der Mineralwelt. Indien ist nicht arm an mineralischen Erzeugnissen, so besitzt es namentlich Steinkohlen (Gruben von Ranigandsch im NW von Kalkutta), Eisen (die Barrackpurwerke) und Petroleum (Birma), ferner Gold (Maisur = Mysore), Edelsteine, besonders Rubinen (Oberbirma) und Diamanten (Golkonda bei Haiderabad), Salz (Küstengegenden, Zentralindien u. aus dem „Saltrange" des Pandschabs).

§ 164. Industrie, Gewerbe, Handel und Verkehr Ostindiens. Zunächst blüht in Indien eine beachtenswerte einheimische Industrie, so die Herstellung von feinen Webwaren in Seide und Baumwolle, von Teppichen, messingenen und kupfernen Haus- und Tempelgeräten, von Verzierungen an Waffen und Geräten, von feinen Holz- und Elfenbeinschnitzereien; auch steht die Gold- und Edelsteinindustrie auf hoher Stufe, weniger die Keramik. Neben der alteinheimischen Industrie blüht seit Ende des vorigen Jahrhunderts eine ansehnliche Maschinenindustrie, die ohne Schutzzölle vorzüglich gedeiht, gestützt auf die Vorteile der billigen und guten Arbeiter[2]) und der zahlreichen Rohprodukte des Landes. Indien ist dem eigenen Mutterlande im Baumwollengewerbe schon ein recht fühlbarer Konkurrent geworden.

1851 begann in Indien die Baumwollenindustrie, 1876 verfügte sie über 1 Mill. Spindeln und 1902 über 5 Mill. Die meisten Baumwollenfabriken (über 100) hat Bombay.

Neben den Baumwollenspinnereien und -webereien blühen die Jutespinnereien ($^1/_3$ Mill. Spindeln), die Woll- und Seidenwebereien. Einen bedeutenden Aufschwung hat die Papierfabrikation zu verzeichnen, die in den letzten Jahren durchschnittlich 20 Mill. kg Papier erzeugte. Auch

[1]) Das Futter des Elefanten kostet achtmal so viel wie das eines Kamels, dafür lebt er länger. — [2]) Arbeitslöhne im Durchschnitt des Monats für Arbeiter 7—8 Rupien, für Frauen 6—7 und für Kinder 4—5 Rupien, 1 Rupie = 1,36 Mk. (Siehe Anhang I, Bd. I.)

die Brauereien und Eisfabriken erfreuen sich eines stetigen Wachstums. Ferner gibt es große Seifensiedereien, Gerbereien, Zuckerraffinerien, Eisen- und Messinggießereien, Öl- und Zigarrenfabriken, Salpeterraffinerien (etwa 2000).

Handel und Verkehr. Für die Hebung des Verkehrs hat Großbritannien außerordentlich viel getan. Britisch-Indien hat, abgesehen von dem winzigen Portugiesisch-Indien, das dichteste Eisenbahnnetz auf dem asiatischen Festlande.

Alle bedeutenderen Städte sind in Indien jetzt durch Eisenbahnen verbunden; die wichtigsten Eisenbahnen sind die Linien Bombay-Kalkutta (2253 km in 46 Stunden) und Bombay-Madras (1278 km in 33 Stunden); wichtig sind ferner einige andere Linien, darunter die, die von Kalkutta nach Darjeeling zwischen Nepal und Bhutan auf Tibet zu führt, sodann diejenigen, die den Verkehr im Ganges- und Industal aufwärts nach Peschawar an die Grenze Afghanistans vermitteln und die von Kurrachi nach Shikarpur am Indus und von da nach Belutschistan ansteigt bis Kares, um sich dereinst nach Kandahar fortzusetzen[1]. Auch für den Postverkehr hat England in seinen Kolonien außerordentlich viel getan[2].

Der Außenhandel Indiens, der in der Mitte des letzten Jahrzehntes des verflossenen Jahrhunderts beträchtlich gesunken war, ist wieder im Steigen begriffen und hat mit dem Jahre 1901 wieder dieselbe Höhe erreicht, die er 1891 innehatte, nämlich reichlich 3 Milliarden Mk. Gesamtumsatz[3].

Der Außenhandel geht hauptsächlich über folgende sechs Häfen: Kalkutta, das ein Drittel des gesamten Außenhandels umfaßt, Bombay, dessen Verkehr beinahe so groß wie der Kalkuttas ist; das übrige reichliche Drittel verteilt sich auf Rangun, Madras, Kurrachi, Tutikorin, gegenüber Ceylon, und auf den Außenhandel über die Landgrenzen, der jährlich rund 150 Mill. Mk. beträgt. Über die Nordwestgrenzen nach Afghanistan und Kaschmir gehen 40 % des Handels über die Landgrenzen, nach dem Norden, nach Nepal, allein ¼ des Verkehrs. Colombo auf Ceylon weist den größten Schiffsverkehr unter allen indischen Häfen auf; davon ist allerdings viel Durchgangsverkehr[4].

Die gesamte Schiffahrtsbewegung ist infolge des regen britischen Verkehrs und des eben erwähnten Durchgangsverkehrs in Colombo sehr ansehnlich[5].

---

[1]) Die wichtigsten Seewege, die Deutschland mit Indien verbinden, siehe S. 78, 79; sodann Bd. I, § 124.

[2]) Postverkehr in Britisch-Ostindien, Kanada, Australien und Kapland.

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	Telegraphen Drahtleitg. in 1000 km	Telegramme in Mill. Stück	Telephon Drahtleitg. in 1000 km
Britisch-Ostindien	1901 [*1891*] 501 [*296*]	88,6 [*61,0*]	7,0 [*3,5*]	3,8 (Linien)
Kanada	1901 [*1891*] 348 [*159*]	182,5 [*107,7*]	5,2 [*4,4*]	182,3*) [*40,9*]
Austral. Staatenb.	1901 [*1891*]**) 357 [*365*]	179,1 [*140,0*]	8,3 [*12,9*]	19,8 [*95/96: 7,8*]
Kapland	1901 [*1891*] 47 [*22*]	37,7 [*7,9*]	4,2 .	2,8 [*96: 0,2*]

*) 1901 zählte man in Kanada 185,4 Telephongespräche. — **) 1891 zählt die Statistik den Verkehr von Australien, Tasmanien und Neuseeland zusammen.

[3]) 1902 (1901) Gesamteinfuhr 1251 (1201), Gesamtausfuhr 1888 (1781) Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [4]) Auslandverkehr von Colombo 1901 (1900) 4692 (4600) Schiffe mit 8,2 (7,7) Mill. Reg. t n. — [5]) Die gesamte Schiffahrtsbewegung zählte 1902/3 (1901/2) 9089 (8613) Schiffe mit 11 (10) Mill. Reg. t n., wovon 4561 (4495) Schiffe mit 5,5 (5,0) Mill. Reg. t n. auf eingelaufene Schiffe entfallen [*1901/02 Gesamtverkehr 11083 Schiffe mit 7,7 Mill. Reg. t r.*].

Die bedeutendsten Artikel der Ausfuhr sind Reis (jährlich für über 200 Mill. Mk.), Baumwolle (jährlich für etwa 200 Mill. Mk.), Jute (für 160 Mill. Mk.), Baumwollengarn und -waren, Jutewaren, Opium (für 100—120 Mill. Mk.), Häute, Tee, Lein- und Rübsamen, Sesam, Indigo, Lackwaren. In der Einfuhr spielen die Baumwollengewebe immer noch die erste Rolle (jährlich für 400 Mill. Mk.), dann folgen erst in weiterem Abstande Eisen- und Stahlwaren (nicht ganz 100 Mill. Mk.), Zucker (80 Mill. Mk.), Petroleum, Maschinen, Baumwollengarn und Wollgewebe, Eisenbahngegenstände, Kleider, Seide und Seidenwaren, Edelsteine und Perlen, Glas, Branntwein, Farbstoffe.

Die wichtigsten Verkehrsländer für Indien sind Großbritannien, das ein reichliches Drittel des Gesamtverkehrs für sich beansprucht; es folgen sodann die anderen britischen Besitzungen, Deutschland, Frankreich, die Union, Belgien, China, Japan, Österreich-Ungarn, Ägypten, Italien, Rußland.

Deutschlands Handel mit Britisch-Indien hat sich stetig gesteigert (S. 85). Mit 1902 ist der Gesamtwert von 300 Mill. Mk. überschritten worden. Indien sendet jedoch dreimal mehr nach Deutschland, als es von ihm empfängt; so schickt es Rohbaumwolle (jährlich über 30 Mill. Mk.), Jute (jährlich über 30 Mill. Mk.), Raps, Rübsen- und Leinsaat, Reis, Rindshäute, Palmkerne, Kopra, Kautschuk und Guttapercha und empfängt von Deutschland Wolltuch- und Zeugwaren (jährlich über 10 Mill. Mk.), baumwollene Garne und Strumpfwaren, schmiedbares Eisen und feine Eisenwaren, Anilin- und andere Teerfarbstoffe und Bier.

§ 165. Kanada. Größe, Bevölkerung und Urproduktion. Das „Dominion of Canada" umfaßt mit seinen sieben Provinzen und den Territorien 9,6 Mill. qkm mit 5,4 Mill. Bewohnern, d. h. 0,5 Bewohner auf 1 qkm.

Die reichliche Hälfte der Bewohner sind Briten (3 Mill.), halbsoviel Franzosen (1,6 Mill.); Deutsche sind reichlich 300000 in Kanada ansässig[1]). Der Sitz der Zentralregierung befindet sich in *Ottawa*. Die größten Städte sind *Montreal* und *Toronto*, jede mit über 200000 E.; andere wichtigere Städte sind: Quebec, das schon genannte Ottawa, Hamilton, Winnipeg, Halifax, St. John, London, Vancouver, St. Henri und Victoria, alles Orte mit über 20000 E. Wenn bis jetzt die Städte nur langsam gewachsen sind, so dürfte sich dieses Wachstum bei dem wirtschaftlichen Aufschwung Kanadas für die Zukunft sehr ändern.

Über die physikalische Geographie dieses Gebietes vgl. Nordamerika (§§ 391—394).

Die Urproduktion. Von dem riesig großen Gebiet von Kanada (Größe von Europa) wird heutigestags nur ein kleiner Teil ausgenutzt. Kanada ist ein großes Wirtschaftsgebiet der Zukunft. Die Urproduktion hat ihren großen Wert in der ungeheuren Holzgewinnung, die besonders in Ontario, Quebec und Britisch-Columbia betrieben wird, auch in den anderen Provinzen, aber nicht in den Territorien, die durchgehends als Ödland zu betrachten sind. Im O wird der Wald mehr und mehr durch die Ackerbaukultur zurückgedrängt.

---

[1]) Indianer zählte man 1901 93820, Mestizen 33570, Neger 17300.

Die *Douglasfichte* und *Schwarze* und *Weiße Sprossenfichte* sind die typischsten Vertreter der kanadischen Wälder. Nadelbäume strecken sich weit in die nördlichen Tundrengebiete hinein. Der Mischwald, in dem besonders die *Balsampappel* sich bemerkbar macht, herrscht mehr in den mittleren Gebieten, wo regelmäßige Sommerregen mit höheren Temperaturen auftreten. Das gesamte Waldland hat man auf reichlich 3 Mill. qkm geschätzt[1]). Die Erzeugnisse des Waldes belaufen sich jährlich auf 130 bis 140 Mill. Mk., wovon die reichliche Hälfte allein nach Großbritannien ausgeführt wird.

Der Ackerbau nimmt von Jahr zu Jahr größere Flächen in Besitz. Unter Weizen steht jetzt gegen ein Fünftel des gesamten Erntebodens, der rund 100000 qkm umfaßt. Jährlich wird weit über den eigenen Bedarf hinaus Getreide erzeugt.

Neben Weizen gedeihen Hafer, Gerste, Mais (besonders in Ontario), Erbsen, Kartoffeln (Ontario), Tabak, Wein, Obst; ferner Hopfen und vorzüglicher Flachs in Ontario. Der *Squatter*, der heimatlose, ewig wandernde erste Ansiedler, Viehzüchter und Ackerbauer, folgt dem Holzschläger hart auf dem Fuße. Über 50% der Bewohner beschäftigen sich mit der Landwirtschaft.

Die Erzeugnisse der Tierwelt sind ebenfalls sehr reich; denn Kanada ist das Paradies der Jäger, wo noch die Jagd auf Elen und Ren, Bär und Fuchs, Biber, Otter und andere Pelztiere sehr lohnend ist.

Verschiedene Gesellschaften, unter denen die *Hudsonbaikompanie* sich an die Spitze schwang, monopolisierten die reichen Jagdgründe, die „trapping grounds", wo im Frühjahr die „Trapper" oder Fallensteller auf ihr Jagdhandwerk auszogen. 1863 wurde dieser Gesellschaft das Alleinrecht der Jagdbenutzung entzogen. Doch bildet sie heutigestags immer noch die Handelsgesellschaft, die die meisten kanadischen Felle und Pelze auf den Markt bringt; die Hauptausbeute liefern die Bisamratten (jährlich 75000—90000 Stück), die Biber (jährlich gegen 17000 Stück), die Zobel (jährlich gegen 16000 Stück), sodann Nerze, Luchse, Ottern, Füchse, Bären, Hermeline, Iltisse, Skunks, Vielfraße oder Wolverene und etliche Wölfe.

Die Erträgnisse der See- wie der Binnenwasserfischerei sind eine bedeutende Einnahmequelle für Kanada.

Gegen 30000 Schiffe sind bei der Fischerei beteiligt. Der Wert der jährlichen Fischprodukte schwankte in den Jahren 1896 bis 1902 zwischen 10 und 90 Mill. Mk. Den höchsten Wert, rund ein Drittel der Ausbeute, ergibt der Lachs, fast ähnlichen hohen Wert der Kabeljau, ebenso der Hummer; die nächst wichtigsten Fische sind Heringe und Makrelen.

Die Erzeugnisse der Mineralwelt haben mit 1901 einen Wert von 280 Mill. Mk. erreicht.

Das Haupterzeugnis ist Gold (für rund 100 Mill. Mk. im Durchschnitt der letzten Jahre), sodann Kohlen — das Kohlenareal in den Nordwestterritorien ist auf 170000 qkm geschätzt worden —, Nickel, Asbest, Petroleum, Kupfer, Silber, Blei, Eisenerze, Portlandzement.

§ 166. Gewerbe, Industrie, Handel und Verkehr Kanadas. Gewerbe und Industrie gehen bei den natürlichen Reichtümern des Landes, so ähn-

[1]) Nach den neuesten Angaben auf 3284785 qkm.

lich wie in der Union, einer künftigen großen Entwicklung entgegen. Bis jetzt beschränken sie sich mehr auf die östlichen Gebiete, wo Ontario wieder obenansteht.

In Ontario haben die Eisenindustrie und die Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen große Fortschritte zu verzeichnen. Immer zahlreicher werden die Getreide- und Sägemühlen, die Zuckersiedereien und Käsereien, die Möbelfabriken, Gerbereien und Schuhwarenfabriken.

Verkehr und Handel. Kanada ist zu einem großen Durchgangsland zwischen Europa und Asien berufen. Es ist reich an natürlichen Schiffahrtsstraßen. Infolge seiner Lage an den großen nordamerikanischen Binnenseen konnte sich ein Binnenschiffahrtssystem wie kaum in einem andern Lande entwickeln.

Die Schiffahrtstraße von Belle Isle, einer kleinen Insel am Ausgange der Meerenge zwischen Labrador und Neufundland, bis nach Port Arthur im NW des Obernsees hat eine Länge von 3620 km, bis Duluth eine solche von 3817 km. Von der Gesamtlänge sind nur 115,5 km künstliche Wasserstraßen. Bis Duluth können Schiffe mit 3,6 m Tiefgang fahren. Der zahlreiche Stromschnellen bildende *St. Mary River*, der Obern- mit Huronsee verbindet, wird auch auf kanadischer Seite durch einen besonderen Kanal umgangen, ebenso werden die Niagarafälle durch den 43 km langen *Wellandkanal*, der Erie- und Ontariosee verbindet, gemieden und die Stromschnellen des St. Lorenzstromes durch sechs Kanäle mit einer Gesamtlänge von 70 km. Im unteren St. Lorenzstrom können Schiffe bis 8,5 m Tiefgang Montreal erreichen. Die Wasserverbindung von *Kingston*, am Ausfluß des Ontariosees, über Ottawa — bis dahin der 203 km lange *Rideaukanal* — nach Montreal ist 396 km lang.

Ein ungeheurer Verkehr blüht auf den Kanadischen Binnenhäfen Port Arthur, Sarnia, Windsor, Hamilton, Toronto, Kingston, Brockville, Cornwall, Ottawa[1]). Der *Detroitfluß* zwischen Huronsee und Eriesee vermittelt einen ³/₄ mal so großen Gütertransport (gegen 30 Mill. t) wie alle deutschen Binnengewässer zusammen (S. 65). Auch der *Winnipegsee* mit seinem südlichen Zufluß (Red River of the North) und dem nördlichen Saskatschewan sind ausgezeichnete natürliche Verkehrswege. Ein neues Kanalsystem soll nach dem schiffbaren Albanyfluß, der in die Jamesbucht der Hudsonbai mündet, gebaut werden, um eine noch größere Holz- und Getreideabfuhr zu ermöglichen.

Auch im Eisenbahnbau hat die britisch-kanadische Regierung die größten Anstrengungen gemacht. Im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl hat kein amerikanisches Land, nicht einmal die Union, ein so dichtes Eisenbahnnetz[2]). Als ein großer Segen für die Entwicklung des ganzen Landes hat sich die kanadische Pacificbahn erwiesen, die 1886 eröffnet wurde und von Montreal bis Vancouver 3070 km lang ist[3]).

---

[1]) 1902 umfaßte der Verkehr 15,3 Mill. t auf 47350 Schiffen, davon waren 22000 kanadische [*1900: 12,7 Mill. t auf 43000 Schiffen, wovon 21000 kanadische*]. — [2]) Vgl. Bd. I, § 101. 1902: 30258 km Eisenbahnlänge. — [3]) Eine zweite Pacificbahn, „Trans-Canada Railway“, wird gebaut. Sie geht von Chicoutim aus (bis wohin die größten Seeschiffe im Saguenay River vom St. Lorenzstrom aus gelangen können), führt in gerader Linie nördlich am Winnipegsee vorbei und wird den Großen Ozean am Ausfluß des Skeena River und bei Fort Simpson (s. v. 55° n. Br.) erreichen.

Direkte Zugverbindungen gehen von Halifax nach Quebec, Montreal, Port Arthur, Winnipeg, Dunmore über das Felsengebirge, dessen östlicher Steilabfall im Kicking-Horsepaß, 1644 m, überwunden wird, nach Neuwestminster am Pazifischen Ozean und nach Vancouver ebendaselbst. Von diesem Hauptstrang gehen nach rechts und links Nebenzweige ab, so besonders nordwärts nach dem schiffbaren Nordsaskatschewan (der in Edmonton, Battleford und Prince Albert erreicht wird).

Erwähnenswert ist noch die 27 km lange Schiffseisenbahn, die den äußersten Ausläufer der Fundybucht mit der Nordhumberlandstraße über die Landenge zwischen Neuschottland und dem Festlande verbindet[1]).

Die bedeutendsten Häfen an der atlantischen Küste sind *St. John*, *Halifax*, *Quebec* und *Montreal*, an der pazifischen Küste *Vancouver* und *Victoria* auf der Insel Vancouver. Montreal hat gegenwärtig einen Auslandverkehr von über 2 Mill. t; nahezu 2 Mill. Reg. t hat Victoria, von dem aus die britischen Linien nach Japan und China einerseits und nach den Südseeinseln und Australien andererseits auslaufen[2]).

Der Außenhandel, der nur in der Mitte der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts etwas abflaute, hat sich seit 1898 wieder mächtig und stetig gehoben, so daß er beinahe 2 Milliarden im Gesamtumsatz erreicht haben wird[3]). Die Hauptgegenstände der Ausfuhr sind Holz (jährlich für über 125 Mill. Mk.), Getreide (jährlich für gegen 120 Mill. Mk.), Käse (etwa 80 Mill. Mk.), Golderze (etwa 80 Mill. Mk.), Fische (60 Mill. Mk.), Fleisch, Tiere, Butter, Kohle, Heu, Häute, Holzwaren, Kupfer, Eisenwaren, Lederwaren, Silbererze, Früchte, Ackergeräte, Eier. Die Hauptgegenstände der Einfuhr, die zumeist seit 1895 hinter der Ausfuhr zurückbleibt, sind Eisenwaren (gegen 100 Mill. Mk.), Kohle (50 bis 60 Mill. Mk.), Wollwaren, Eisen, Zucker, Baumwolle und Baumwollenwaren, Häute, Chemikalien, Früchte, Holz (20 Mill. Mk.), Seidenwaren, Tee, Mais, Tabak, Modewaren, Zinn, Leinen- und Jutewaren, Papier, Glaswaren, Leinsamen, Lederwaren, Hüte, Kautschuk.

Verkehrsländer. Den bedeutendsten Verkehr pflegt Kanada mit der Union, die über die Hälfte der Einfuhr, rund für 500 Mill. Mk., nach Kanada einführt und nur für 250 bis 300 Mill. Mk. von Kanada bezieht. Umgekehrt ist das Verhältnis Großbritannien gegenüber, das von Kanada für etwa 450 Mill. Mk. Waren bezieht, dagegen für 200 Mill. Mk. Waren hinübersendet. An dritter Stelle kommt der Verkehr mit Deutschland; sodann folgen Frankreich, Belgien, Japan, Argentinien, Portoriko und Kuba.

Der Verkehr Kanadas mit Deutschland hat sich stetig gehoben. Während noch vor 5 Jahren die Einfuhr von kanadischen Waren nach Deutschland nicht die Höhe von 5 Mill. Mk. erreichte, hat sie 1902 9 Mill. Mk. überschritten (S. 84). Dagegen hat sich die Ausfuhr Deutschlands nach dem Britischen Nord-

---

[1]) Über den Postverkehr Kanadas vgl. Anmerkung 2, S. 180. — [2]) Die gesamte Schiffsbewegung betrug 1901/02 30296 Schiffe mit 14,7 Mill. Reg. t, wovon 7,6 Mill. auf die eingelaufenen Schiffe entfallen [*1891/92: 30961 Schiffe mit 10,8 Mill. Reg. t, wovon 5,5 Mill. Reg. t auf eingelaufene Schiffe*]. — [3]) 1903 (1902) Einfuhr 1018 (892), Ausfuhr 949 (880) Mill. Mk. im Gesamtverkehr. — Vgl. auch Bd. 1, § 121.

amerika, das ja außer Kanada noch Neufundland mit Labrador umfaßt, innerhalb von zehn Jahren mehr denn verdoppelt und wird bald die Höhe von 40 Mill. Mk. erreichen. Die hauptsächlichsten Waren, die Deutschland nach Britisch-Nordamerika sendet, sind Rohzucker und Eisenbahnschienen; es bezieht dafür etwas Holz und Getreide.

§ 167. Der Australische Staatenbund. Größe. Urproduktion. Der Australische Staatenbund, *the Commonwealth of Australia*, wird bei einer Gesamtfläche von rund 8 Mill. qkm von 4,4 Mill. Menschen bevölkert (0,5 Bewohner auf 1 qkm).

Die größten Städte sind *Sydney* in Neusüdwales und *Melbourne* in Victoria mit je ½ Mill. Einwohnern, die beiden andern Großstädte sind *Adelaide* in Südaustralien und *Brisbane* in Queensland. Andere bedeutende Orte sind noch in Victoria Ballarat, Bendigo und Geelong, in Neusüdwales Broken Hill, in Westaustralien Perth und Freemantle, auf Tasmanien Hobart[1]).

Die Urproduktion. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Das gesamte Kulturareal wird auf 2 Mill. qkm geschätzt, wovon aber gegenwärtig (1903) nur $^1/_{20}$ angebaut wird, trotz der gewaltigen Anstrengungen, die gerade im letzten Jahrzehnt in bezug auf Urbarmachung und Bewässerung[2]) gemacht worden sind. Im Ackerbau stehen Neusüdwales und Victoria obenan.

Das meiste Weizenareal weist gegenwärtig Victoria auf, mit 8000 qkm; etwa 7000 qkm groß ist das Weizenareal in Südaustralien und Victoria. In Tasmanien steht ebenfalls der Weizenbau auf hoher Stufe, wie auch die Kultur von Hafer, der besonders auch in Victoria und Tasmanien angebaut wird. Neusüdwales ist ein Hauptlieferant für Mais, ebenso Queensland. In Gerste beherrscht Victoria die Kultur; ihm folgen Neusüdwales und Südaustralien. Der Roggenanbau ist kaum nennenswert, ebenso Hirse- und Durraanbau. Queensland scheint für die Reiskultur geeignet zu sein; es ist infolge seiner äquatornäheren Lage besonders für den Zuckerrohrbau geeignet; an Zucker erzeugt es jetzt jährlich über 120000 t. Die Kartoffel hat überall Eingang gefunden, am meisten in Tasmanien, jährlich über 100000 t, sodann in Neusüdwales (über 50000 t) und in Victoria (über 40000 t), die Batate in den Küstenstrichen vom nördlichen Neusüdwales an bis Queensland. Victoria liefert Leinsaat. Weinkultur wird vorwiegend in Neusüdwales, Victoria und Südaustralien betrieben; die ersten Weinstöcke wurden durch deutsche Winzer bei Alburg am oberen Murray angepflanzt, wo noch heute der beste Wein in Australien erzeugt wird. Der jährliche Ertrag an Wein schwankt zwischen 200000 und 250000 hl. Die Obstbaumzucht (besonders allerlei Südfrüchte) ist in allen Küstengebieten verbreitet, namentlich in Neusüdwales und Südaustralien; hier begegnet man auch einem ausgedehnten Gemüsebau. In Queensland und Südaustralien hat die Orangenkultur bedeutende Fortschritte gemacht; die jährlichen Ernten schwanken zwischen 7 und 10 Mill. Dutzend. Auch mit Tabak hat man ganz gute Erfolge erzielt, so in Neusüdwales.

---

[1]) Über Bodenaufbau, Klima und Produktion im allgemeinen vgl. Australien §§ 345, 346. — [2]) Vgl. Australien § 346 (Anmerkung!).

Gegenüber der Ackerbaufläche ist die **Weidefläche** bedeutend größer und ausgiebiger benutzt. Die Weidedistrikte erfüllen das ganze östliche Australien, im westlichen Australien werden von dem etwa 100000 qkm weidefähigen Land nur wenige qkm bisher benutzt.

Reiche **Waldungen** bedecken die östlichen Gebirgsabhänge. Sie sind zum großen Teil schon verstaatlicht worden, um einem sinnlosen Raubbau vorzubeugen.

Die **australischen Hölzer**, unter ihnen der Blaue Schotendorn (*Eucalyptus gobulus*), das „Jarrah Jarrah" (*Eucalyptus marginata*), Sandelhölzer usw. (§ 348), zeichnen sich durch ihre Härte und Dauerhaftigkeit aus, in der sie dem indischen Tiekholz nichts nachgeben, und sind in Europa sowohl als Möbelhölzer wie als Straßenpflasterungsmaterial sehr gesucht (letzteres vornehmlich von *Euc. microcorys*).

Erzeugnisse der Tierwelt. Kann Australien in Erzeugnissen der Pflanzenwelt mit anderen Erdteilen und Wirtschaftsgebieten nicht konkurrieren, so jedoch in tierischen Erzeugnissen[1]). In den trockenen Gegenden des Innern ließ sich der Viehzüchter, der *Squatter*, nieder; hier hatte er das größte Glück mit der **Schafzucht**.

1902/03 zählte man in Australien nebst Neuseeland über 74 Mill. Schafe, nachdem der Schafbestand, der 1894 über 101 Mill. Schafe verfügte, infolge der anhaltenden Dürre gegen Ende des vorigen Jahrhunderts bis unter 70 Mill. herabgesunken war. Dementsprechend hat auch die Wollausfuhr gelitten. Sie betrug 1897 400 Mill. Mk., 1899 nur 126 Mill., dürfte aber bald wieder (einschließlich Neuseelands) 400 Mill. Mk. erreichen[2]). **Neben der Wollausfuhr** ist seit zehn Jahren die **Ausfuhr von gefrorenem Hammelfleisch** sehr lohnend (nach Großbritannien jährlich gegen 2½ Mill. Schafkörper). Die Hälfte der Schafe wird in Neusüdwales gehalten; die wenigsten Schafe finden sich im Nordterritorium Südaustraliens.

Die nächst wichtigste Tierzucht ist die der **Rinder** (über 8 Mill.). Die meisten davon besitzt Queensland (3 Mill.), dann folgen Neusüdwales und Victoria.

Die Rinderzucht hat die **Gründung bedeutender landwirtschaftlicher Industrien** zur Folge gehabt. In Queensland, Neusüdwales, Victoria und Südaustralien werden jährlich an 50 Mill. kg *Butter* erzeugt, an *Käse* etwa 10 Mill. kg, wovon allerdings der größte Teil auf Tasmanien entfällt.

---

1) **Der Viehbestand Australiens i. J. 1902/03 in 1000 Stück.**

	Schafe	*Rinder*	*Pferde*	*Schweine*
Neusüdwales	26649	1741	450	192
Victoria	10842	1603	392	351
Queensland	7214	2544	399	77
Südaustralien	4881	213	165	.
außerdem im Nordterr.	42	306	15	.
Westaustralien	2698	438	89	53*)
Tasmanien	1680	178	34	52
Austral. Bund	54006	7028	1535	725
Neuseeland	20343	1461	287	194
	74349	8484	1822	919

*) In Westaustralien außerdem 11880 Ziegen und 2747 (1901) Kamele.

2) **Wollausfuhr** 1902 (1901) für 358,8 (364,4) Mill. Mk.; 1902 ohne Neuseeland 290,5 Mill. Mk.

Ganz hervorragend ist in Australien auch die Pferdehaltung. Sie zählt beinahe an 2 Mill. Stück. Davon entfallen die meisten auf Neusüdwales, Queensland und Victoria.

Das Exportgeschäft an lebenden Pferden nach Indien, Südafrika ist sehr lebhaft. Am geringsten ist die Schweinehaltung, die noch nicht über 1 Mill. Tiere verfügt, wovon Victoria fast die Hälfte beansprucht, während diese Zucht in Süd- und Westaustralien kaum nennenswert ist.

In neuerer Zeit hat sich die Zucht von Kamelen für das westliche Australien bei seinen ungeheuer ausgedehnten Steppen als recht segensreich erwiesen (gegenwärtig etwa 3 000 Kamele).

In den Gebieten der Schafzucht ist durch den Engländer ein anderes Tier eingeführt worden, das wohl im Mutterlande und im westlichsten Europa eine willkommene Jagdbeute ist, das sich aber in Australien in kurzer Zeit so unglaublich vermehrte, daß es hier geradezu zur Pest geworden ist; es ist das Kaninchen. Zu seiner Vertilgung, die aber trotz aller Anstrengungen nur ein Eindämmen bleibt, verwenden die Staaten jährlich gegen 15 Mill. Mk.[1]). Neuerdings sind die Kaninchen ein ansehnlicher Exportartikel geworden[2]).

Erzeugnisse der Mineralwelt. In der Mineralproduktion steht der kleinste aller Erdteile keinem andern Erdteil nach, ja in der Goldausbeute hält er mit der Union fast gleichen Schritt, die er dem Werte nach 1902 sogar übertroffen hat[3]). Seit der Entdeckung der Erzreichtümer Australiens beträgt deren Ausbeute bis 1902 rund 10 Milliarden Mk. Drei Fünftel dieses Gesamtwerts beansprucht das Gold, dessen Hauptmenge immer noch Victoria ergibt. Aber auch alle andern Staaten mit Einschluß Tasmaniens liefern Gold, besonders noch Westaustralien, Neusüdwales und Queensland.

Allerdings die alten Zeiten sind vorüber, wo die „*Diggers*“, die kunstlosen Gräber, Goldklumpen mühelos aus den Alluvionen auswuschen[4]) und speziell Victoria zu dem Namen „glückliches Australien“ (Australia felix) verhalfen; die „*Miners*“, die berufsmäßigen Bergleute, sind an ihre Stelle getreten und bringen mit Hilfe der neuesten technischen Hilfsmittel in harter Arbeit das edle Metall aus tiefen Schächten (in Victoria Gruben bis über 1000 m tief).

Die Ausbeute an Silber hatte bis mit dem Jahre 1901 regelmäßig zugenommen. Es findet sich in ganz Australien. In Neusüdwales und Queensland besteht gegenwärtig die größte Silberausbeutung; auch Westaustralien gewinnt darin immer mehr Bedeutung. Ferner ist die Gewinnung an Kupfer, Blei, Zinn und Kohle recht ansehnlich[5]).

Blei findet sich zumeist mit dem Silber vereint. In der Kupfergewinnung stehen Queensland, Neusüdwales, Süd- und Westaustralien obenan. In der

[1]) Neusüdwales hat einen Preis von 1/2 Mill. Mk. dem ausgesetzt, dem die Ausrottung dieser Landplage gelingt. — [2]) Der Staat Victoria führte 1903 (1900) 7,3 (4,7) Mill. Stück Kaninchen im gefrorenen Zustande im Felle aus, dazu noch 10 bis 12 Mill. Kaninchenfelle. Das Fleisch der enthäuteten Kaninchen wird zu Konserven verarbeitet und gelangt in Büchsen zum Versand. — [3]) Goldausbeute 1902 (1901) 122749 (115679) kg. Vgl. Bd. I, § 81. — [4]) Goldklumpen „Nuggets“ bis zum Werte von 190680 Mk., 186500, 138113, 110647 Mk. usw. — [5]) Vgl. Produktionstabellen Bd. I, Anhang zu § 81. Silberausbeute 1902 (1901) 249690 (405960) kg. Kohlenausbeute 1902: 8,4 Mill. t, davon Neusüdwales allein 6,0 (1903: 6,5) Mill. t.

Kohlenausbeute (jährlich über 6 Mill. t) überragt Neusüdwales alle anderen Staaten. An Zinn liefert die größten Mengen Queensland (jährlich gegen 1700 t). Hier fördert man auch Wismut und Wolfram, ebenso Mangan. Eisenerze liefert besonders Westaustralien.

§ 168. Gewerbe und Industrie, Handel und Verkehr des Australischen Staatenbundes. Gewerbe und Industrie haben trotz der reichen Naturprodukte des eigenen Landes bis jetzt nur in Neusüdwales und Victoria eine nennenswerte Entwicklung.

In Neusüdwales und Victoria ragen die Mehlmühlen und Brauereien hervor. Die Nahrungsmittelindustrie hat mit Ausnahme von Westaustralien einen großartigen Aufschwung genommen. In Queensland gibt es viele Zuckermühlen und Raffinerien. Die großen australischen Städte liefern Ackergeräte, Wagen, Sattlerarbeiten, auch Kleider und Schuhwaren. In Neusüdwales hat sich neuerdings auch die Maschinenindustrie entwickelt, ferner die Schiffsbau-, Textil- und Papierindustrie.

Verkehr und Handel. Im Vergleich zu seiner geringen Einwohnerzahl hat Australien bezüglich des Eisenbahnbaues Großes geleistet[1]).

Die wichtigste Eisenbahn ist die, die von Adelaide über Melbourne, Sydney nach Brisbane führt, welche Strecke von 2868 km Länge in $3^1/_2$ Tagen zurückgelegt wird. Täglich mit Ausnahme Sonntags verkehrt ein Zug in jeder Richtung. Von dieser Randlinie gehen viele Fühler in das Land hinein, von denen die Linie nach Oodnadatta im NW des Eyresees — Adelaide bis Oodnadatta 1100 km — dem Überlandtelegraph folgt, der Adelaide, bzw. Port Augusta am Spencergolf, mit Port Darwin, bzw. Palmerston, verbindet. Von Palmerston aus ist die künftige Transkontinentalbahn bis Pine Creck vorgerückt. Westaustralien steht bis jetzt noch in keiner Verbindung mit dem übrigen Australien durch irgendeinen Landweg. Albany ist mit Perth und Greenough durch eine Eisenbahn verbunden[2]).

Die wichtigsten Welthandelshäfen sind *Melbourne*[3]), *Sydney*[3]), *Adelaide*, *Newcastle* und *Albany*, denen sich mehr als Anlegeplätze noch *Freemantle* und *Greenough* zugesellen. Australien nimmt eine wichtige vermittelnde Stellung im Schiffsverkehr der anderen Kontinente mit der Südsee ein[4]).

Die hauptsächlichsten Waren der Ausfuhr sind Gold (jährlich gegen 400 Mill. Mk.), von gleicher Werthöhe Wolle, sodann Silber (etwa 100 Mill. Mk.), Weizen (70 Mill. Mk.), lebende Tiere (60 Mill. Mk.), Fleisch (60 Mill. Mk.), Kupfer (50 Mill. Mk.), Häute (40), Kohle (40), Butter (40), Zucker, Leder, Talg. Wichtigere Gegenstände der Einfuhr sind Eisen, Baumwollen-, Wollen- und Leinenwaren, Maschinen, Leder- und Papierwaren, Sprit und Bier, Waffen und Munition, Bücher, Chemikalien, Glas- und Porzellanwaren.

---

[1]) Eisenbahnen (einschließlich Neuseeland) 1902: 25663 km. Vgl. Bd. I, § 101. — [2]) Über den Postverkehr Australiens vgl. Anmerkung 2 S. 180. — Über die Seewege, die Deutschland mit Australien verbinden, vgl. S. 79. — [3]) *Melbourne* 1901 (1900) im Auslandsverkehr 4018 (3594) Schiffe mit 6,4 (5,6) Mill. Reg. t. n., *Sydney* 3328 (3135) Schiffe mit 5,4 (4,8) Mill. Reg. t. n. — [4]) Der gesamte Schiffsverkehr betrug im Jahre 1901 18526 Schiffe mit 26,2 Mill. Reg. t, wovon 13 Mill. auf den Eingang entfallen [*1891 18309 Schiffe mit 17,3 Mill. Reg. t*].

Der Gesamtverkehr[1]) ist 1902/03 gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1895—1900 zurückgegangen und nicht viel höher als in den Jahren vor 1895. Der Grund liegt lediglich in der Wollausfuhr.

Die Verkehrsländer. Der Hauptverkehr entwickelte sich mit Großbritannien, der in der Ausfuhr die Hälfte, in der Einfuhr über die Hälfte des Handelswertes betrug. Das nächst wichtigste Land ist die Union, sodann Deutschland und erst im weiteren Abstand Frankreich, Belgien, Neuseeland, Britisch-Ostindien, Niederländisch-Ostindien, China und Hongkong.

Der Handel mit Deutschland erfreut sich eines stetigen Wachstums. Erreichte der Gesamtumsatz 1891 noch nicht 100 Mill. Mk., so beträgt er jetzt rund 170 Mill. Mk. (S. 86). Deutschland bezieht zwei- bis dreimal mehr aus Australien, als es ihm hinsendet, und zwar bezieht es zumeist rohe Schafwolle (gegen 70 Mill. Mk.) und Bleierze, wofür es nach Australien Klaviere, grobe Eisenwaren und Eisendraht, baumwollene Strumpfwaren, feine Holzwaren, Bier u. a. m. sendet.

§ 169. [Anhang.] Neuseeland (271000 qkm, 825000 Bewohner, 3 Bewohner auf 1 qkm) ist nicht dem Australischen Staatenbund angegliedert. Ein feuchtes Klima und größere Küstenebenen begünstigen mehr die Viehzucht als den Ackerbau, obwohl auch dieser genügende Mengen Hafer, Weizen (Südinsel), Mais (Nordinsel), Gerste, Kartoffeln, Leinsaat, Futtergewächse (Rüben) u. a. m. hervorbringt. An neuseeländischem Flachs werden jährlich für reichlich 10 Mill. Mk. ausgeführt. Die Schafzucht, erst 1814 eingeführt, zählt jetzt über 20 Mill. Stück (besonders auf der trockneren Ostseite der Inseln). Nächst ihr ist am wichtigsten die Zucht von Rindern (Meiereiwirtschaft); weniger wichtig sind Pferde- und Schweinehaltung. Die Goldgewinnung ist ansehnlich (jährlich für 40 Mill. Mk.). Die jährliche Silberausbeute ist 1,5 Mill. Mk. wert und die Kohlenausbeute 15 Mill. Mk.[2]). Als Industrien seien die Fleischindustrien hervorgehoben, ferner die Herstellung von Butter, Käse und Leder. Die neuseeländische Inselwelt hatte 1902 (1901) eine Einfuhr von 231 (241) Mill. Mk. und eine Ausfuhr von 278 (263) Mill. Mk. [*1891 Einfuhr 133 Mill. Mk., Ausfuhr 195 Mill. Mk.*]

Die wichtigsten Handelsbeziehungen verknüpfen Neuseeland mit Großbritannien, sodann mit Australien, der Union, Fidschi, Britisch-Indien, Deutschland, Ceylon. Ausfuhrartikel sind: Wolle[3]), Fleisch[4]), Gold[5]), Getreide, Butter und Käse[6]), Kaurigummi, Häute und Felle, Talg, Holz, neuseeländischer Flachs, Kohle.

---

[1]) *Einfuhr* 1902/03 (1901/2) 830 (866), *Ausfuhr* 896 (1014) Mill. Mk. (Gesamthandel nach der deutschen Reichsstatistik). In Bd. I, § 121 wie in folgender Tabelle sind englische Angaben zugrunde gelegt.

	Einfuhr in Mill. Mk.			*Ausfuhr in Mill. Mk.*		
	1902/03	1901/02	*1897/98*	1902/03	1901/02	*1897/98*
Neusüdwales . . .	530	549	*499*	479	558	*564*
Victoria	373	386	*342*	371	380	*324*
Queensland . . .	151	130	*193*	198	189	*222*
Südaustralien . . .	146	151	*126*	157	164	*139*
Westaustralien . .	147	132	*107*	186	174	*101*
Tasmanien	50	40	*34*	86	60	*37*
zusammen	1397	1388	*1291*	1447	1525	*1387*

[2]) Kohlenausbeute 1902 (1900) 1,4 (1,1) Mill. t. — [3]) Wollausfuhr 1902 (1900) in Mill. Mk.: 67,3 (96,9). — [4]) Gefrorenes Fleisch 1902 (1900) in Mill. Mk.: 55,1 (42,8). — [5]) Goldausfuhr 1902 (1900) in Mill. Mk.: 40,8 (29,4). — [6]) Butter- und Käseausfuhr 1902 (1900) in Mill. Mk.: 28,6 (19,8).

§ 170. Britisch-Südafrika, insbesondere die Kapkolonie. Größe. Urproduktion. Wir verstehen wirtschaftlich unter Britisch-Südafrika folgende Gebiete:

Kapkolonie	756800 qkm	2,4 Mill.	Einwohner,
Natal	71000 „	0,9 „	„
Oranjekolonie . . .	131700 „	0,2 „	„
Transvaalkolonie . .	308560 „	1,0 „	„
Rhodesia	1600000 „	1,5 „	„
Britisch-Zentralafrika	104000 „	1,0 „	„

Wichtigere Ortschaften sind Kapstadt (mit Vororten jetzt über 100000 Einwohner), im Kapland noch: Kimberley, Port Elisabeth, Grahamstown, Beaconsfield; in Natal: Durban, Pietermaritzburg; in der Oranjekolonie: Blœmfontein; in der Transvaalkolonie: Pretoria, Johannesburg (über 100000 Einwohner).

Urproduktion. Überall, wo es Klima und Boden gestatten, gedeihen alle unsere europäischen Getreidearten, insbesondere Weizen, Mais und Roggen; aber auch Hafer, Durra, Kartoffeln und Hülsenfrüchte werden kultiviert und vor allem Wein, der schon 1660 durch Hugenotten eingeführt wurde.

Der *Kapwein* spielt im Weltverkehr eine ansehnliche Rolle. Am Ende des vorigen Jahrhunderts zählte man 83 Mill. Weinstöcke, die jährlich 160000 bis 200000 hl Wein ergeben und ein Viertel so viel Branntwein. In guten Jahren können 50000 hl und mehr ausgefahren werden. Im Kapland ist weiterhin ein ausgezeichneter Obstbau zu Hause. Basutoland gilt als das beste Getreideland Südafrikas.

In der Viehzucht hat Britisch-Südafrika, besonders das Kapland, recht ansehnliche Erfolge zu verzeichnen.

Obenan steht die Schafzucht mit 13 Mill. Stück, ihr folgt die Haltung der Angora- und anderer Ziegen mit 6 Mill. Tieren, die der Rinder mit 1,1 Mill. die der Pferde mit 0,4 und der Schweine mit 0,2 Mill. Tieren[1]. Vorzügliche Weideländer sind außer der Kapkolonie noch das Sululand und die Oranjekolonie. Die Straußenzucht ist bekanntlich in der Kapkolonie zuerst gepflegt worden und hat sich hier auch am besten entwickelt, 1865 gab es 80 Zuchtstrauße und 1900 bereits 261000.

Die mineralische Produktion hat Britisch-Südafrika zu einer führenden Stellung in der gesamten Mineralproduktion der Welt erhoben[2].

Das ganze Gebiet ist durch Mineralerzeugung ausgezeichnet, besonders aber Rhodesia durch allerhand edle und unedle Metalle, Transvaal durch Gold, die Kapkolonie durch Diamanten (Kimberley).

§ 171. Handel und Verkehr von Britisch-Südafrika. Wie überall, so hat es auch Großbritannien hier an dem Ausbau der weitesten Verkehrswege nicht fehlen lassen[3].

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 72. — [2]) Hierüber vgl. weiter Afrika § 336 und die Mineralproduktion Bd. I, § 81. — [3]) Wegen der Dichte des Eisenbahnnetzes vgl. Bd. I, § 101. Britisch-Südafrika 1902 4799 km Eisenbahnen.

Die wichtigsten Bahnen verknüpfen Kapstadt mit Blœmfontein (in 36 Stdn.), mit Pretoria (in 52 Stdn.)[1]). Außer diesen Hauptbahnen sei noch der Karrenpost gedacht, die von Kapstadt nach Steinkopf, Ramansdrift und hinein in deutsches Gebiet bis nach Gibeon in 20 Tagen führt[2]).

Die wichtigsten Verkehrshäfen sind *Kapstadt* mit einem jährlichen Schiffsverkehr von 6 Mill. Reg. t, sodann *Port Elisabeth*, *East-London*, *Durban*. Der Schiffsverkehr ist lebhaft, auch von deutscher Seite aus[3]).

Der Gesamthandelswert der Kapkolonie war mit dem Jahre 1902 wieder beträchtlich gestiegen und erreichte nahezu die Höhe von 1 Milliarde Mk.[4]). In den Jahren vorher hat der Burenkrieg auf den Handel lähmend gewirkt.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel sind Gold, Diamanten[5]), Wolle, Straußenfedern, Angorahaare, Felle und Häute, Kupfer und Wein. Die wichtigeren Einfuhrwaren sind Baumwollen- und Wollenwaren, bearbeitetes Eisen, Leder- und Sattlerarbeiten, Maschinen, Kohlen, Eisenbahnwagen und -materialien, Bier und Alkohol.

Der Handel Deutschlands mit Britisch-Südafrika hat sich trotz des Burenkrieges ständig gehoben und sich in zehn Jahren mehr denn verdoppelt. Im Jahre 1902 hat Deutschland mehr nach dem britischen Besitz ausgeführt, als es von diesem empfangen hat (S. 85). Die bedeutendsten Waren der deutschen Ausfuhr sind Textil- und Eisenfabrikate (je über 5 Mill. Mk.), sowie Bier (2 Mill. Mk.)[6]). Britisch-Südafrika sendet nach Deutschland vor allem rohe Schafwolle (23—25 Mill. Mk.), Straußenfedern (2 Mill. Mk.), Mimosarinde (über ½ Mill. Mk.), Kapblumen (½ Mill. Mk.).

---

[1]) Über den Bau der transkontinentalen Eisenbahn vgl. Bd. I, § 128, über andere wichtige südafrikanische Bahnen § 889 (II. Bd.). — [2]) Über den Postverkehr des Kaplandes vgl. S. 180 Anmerkung 2. — Über die deutschen Dampferverbindungen mit Kapstadt vgl. S. 78. — [3]) Der gesamte Schiffsverkehr der Kapkolonie betrug im Jahre 1902 22,6 Mill. Reg. t bei 6193 Schiffen einschließlich der Küstenfahrer [*1895 10,2 Mill. Reg. t bei 2198 Schiffen, einschließlich der Küstenschiffahrt.*] — [4]) 1902 Einfuhr 689, Ausfuhr 322 Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [5]) Vgl. über Diamanten Bd. I, § 82. — Diamantenausfuhr aus dem Kapland 1902 für 110,8; 1901: 100,6; 1900: 69,4 Mill. Mk. Andere wichtige Ausfuhrgegenstände waren 1902 in Mill. Mk.: Gold 120,8; Wolle 39,4; Straußenfedern 18,4; Angorahaare 15,7; Felle und Häute 9,8; Kupfererze 5,5; Wein 0,5. — [6]) Die hauptsächlichsten deutschen Ausfuhrwaren nach Britisch-Südafrika (1902) in Mill. Mk.: grobe Eisenwaren 3,7; baumwollene Gewebe 3,5; Zucker (in Broten) 2,3; Flaschenbier 1,9; musikalische Instrumente (Klaviere 1,4) 1,9; Romanzement 1,1; Kleider 1,1; Cyankalium 0,7; feine Waren aus Guß- und Schmiedeeisen 0,7; Porzellanwaren 0,7; Spielwaren 0,7; Maschinen und Maschinenteile, außer Lokomotiven und Nähmaschinen 0,6; Sprengstoffe 0,5; literarische und Kunstgegenstände 0,5; baumwollene Strumpfwaren 0,5 u. a. m.

Teil IV.

Die nordeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Dänemark.

I. Boden und Staat.

§ 172. Größe und Lage. Das Königreich Dänemark ist der südlichste der skandinavischen Staaten und eines der kleinsten selbständigen Wirtschaftsgebiete Europas, ist es doch gerade zweimal so groß wie das Königreich Württemberg.

Dänemark	39780	qkm	2465000	Einw.	62	auf	1	qkm	
[davon *Färöer allein*	*1325*	„	*15200*	„	*11*	„	*1*	„	]
Island	103000	„	78500	„	0,8	„	1	„	
Grönland (gletscherloses Gebiet)	88100	„	11900	„	0,1	„	1	„	
Westindien	359	„	30500	„	106	„	1	„	
Nebenländer	191459	qkm	120900	Einw.	0,6	auf	1	qkm	

Lage. Dänemark liegt am Ausgange der Ostsee nach der Nordsee und ist durch seine Lage dazu geschaffen, Handel und Verkehr zwischen O und W des nördlichen Europas und zwischen Nord- und Mitteleuropa zu fördern und zu vollziehen. Weil indessen der Zugang nach Mitteleuropa von Deutschland besetzt ist, so kommt Dänemarks Weltlage nicht voll zur Geltung, zumal auch Schweden seinen Südzipfel sehr weit nach Deutschland vorschiebt, um in direkten Verkehr mit diesem Land zu treten.

Aber es hat Zeiten gegeben, in denen Dänemark die andern skandinavischen Länder und Teile Deutschlands beherrscht hat. Erst 1857 befreiten sich Preußen, Rußland, Schweden, England durch eine Abfindungssumme ($30^1/_2$ Mill. Reichstaler) von dem lästigen Sundzoll, den ihre Schiffe beim Passieren des Öresundes (auch der Belte) zu entrichten hatten.

Dänemark besteht aus einem kontinentalen und einem insularen Teil. Der kontinentale ist die an Schleswig nordwärts sich ansetzende Halbinsel Jütland, die mit Skagenshorn in das Skagerrak hineinreicht, und so diesen vom Kattegat scheidet. Der Nordteil Jütlands ist kappenartig durch den Liimfjord gelüftet. Das insulare Dänemark breitet sich zwischen kleinem Belt und dem Öresund, gewöhnlich nur „Sund“

genannt, aus. Der Große Belt zerlegt die Inselgruppe in eine O- und W-Hälfte. Bei jeder Hälfte liegt eine größere Insel im N und mehrere kleinere im S. Die Westhälfte besteht aus dem großen Fünen und den kleineren Langeland und Aerö, die Osthälfte aus der Hauptinsel Seeland und den kleineren Laaland, Falster und Möen. 140 km von letzterer Insel entfernt liegt in der Ostsee die dänische Insel Bornholm.

Von den drei Verbindungsstraßen der Nordsee mit der Ostsee ist der Sund die kürzeste und verkehrsreichste. Er ist nur 50 km lang und zwischen Helsingör und Helsingborg 4,5 km breit. Das Fahrwasser liegt auf dänischer Seite, und darum spielt sich der Schiffsverkehr auch an der Seeländischen Küste ab; ferner sind an derselben die Schiffe mehr vor den zumeist wehenden Westwinden geschützt.

§ 173. Bodenaufbau und -zusammensetzung. Küsten. Bewässerung und Klima. Die gesamte dänische Inselwelt ist mit Ausnahme Bornholms nach Oberflächengestalt und Bodenbau eine Fortsetzung des norddeutschen Tieflandes.

Die Grundlage besteht vorwiegend aus weißer Schreibekreide, Kalkstein und Mergel, also aus Gesteinen der Kreideformation. Darüber haben sich verschiedene starke diluviale und alluviale Gebilde geschoben und gelagert. Der Baltische Höhenrücken sendet seine letzten Ausläufer nach Jütland und erreicht noch Höhen bis 172 m. Die bekannteste Erhebung in dieser alten Moränenlandschaft ist der Himmelberg (157 m hoch, westlich von Aarhus gelegen). Der Ostteil der jütischen Landschaften ist vielfach mit fruchtbarem Mergel überdeckt. Er ist wirtschaftlich auch der wertvollere. Herrliche Buchenwaldungen zieren lange Hügelreihen. Im Westteil mischen sich Heideboden mit Geschiebesand und bilden eine Hügellandschaft. Nach W zu lehnt sich die flache, unfruchtbare Ahlheide an, die „jütländische Steppe", nur hin und wieder von Mooren, Sümpfen und Brüchen unterbrochen und von einzelnen Nadelholzpflanzungen bewachsen. Gegen den Dünensand bildet sich stellenweise fruchtbarer Marschboden.

Die Inseln erheben sich nicht so hoch wie die jütische Hügellandschaft (bis 150 m). Geschiebesand und Geschiebemergel wechseln miteinander ab und bilden durchgängig einen fruchtbaren Boden, besonders auf den südlichen Inseln, die sogar in die europäische Weizenzone hineinreichen. Nur Bornholm ist von dem allgemeinen geologischen Aufbau der dänischen Inseln ausgenommen; es ist mehr eine Fortsetzung des südlichen Schwedens. Der schwedische Granit bildet hier das Grundgestein. Er ist vielfach von feinen Tonerden überlagert.

Küsten. Die Küsten Dänemarks sind zumeist Flachküsten. Nur an der Ostseite der östlichen Inselgruppe und Bornholms treten steile Felsen hart ans Meer heran. Die jütische West- und Nordwestküste ist auf ihrer 350 km langen Erstreckung Flachküste. Von der deutschen Grenze an bis zum Blaavandshuk trägt sie den Charakter der deutschen Wattenküste; von jenem Randvorsprung an bis Skagenshorn ist sie eine glattverlaufende Dünenküste, reich an Sandbänken und Untiefen

und ohne jegliche natürliche Hafenanlage. Sie ist wegen der zahlreichen Schiffsunfälle berüchtigt, und Volksnamen, wie „Eiserne Küste“, „Kirchhof der Schiffe“, „Jammerbucht“, bezeichnen dies genugsam. Auch der Kattegat ist reich an Klippen und Untiefen und ist wegen seiner Stürme und der im Winter oft schlechten Eisverhältnisse der Schiffahrt gefährlich. Die Kattegatküste ist hoch und von zahlreichen Buchten, den Förden (Fjorden) zergliedert, die weiter nach S zu treffliche Naturhäfen bilden.

Bewässerung und Klima. Flüsse können sich infolge des geringen Gefälles und der geringen Ausdehnung des Landes nicht besonders entwickeln. Sie haben geringen wirtschaftlichen Wert, für die Industrie gar keinen. Die *Königsau* bildet in ihrem mittleren Lauf die Grenze nach Deutschland. Das Klima Dänemarks ist selbstverständlich rein ozeanisch, was im Winter sich besonders ausprägt. Die mittlere Jahrestemperatur ist 7,5° C. Während in Kopenhagen die mittlere Januartemperatur nicht —0,5 erreicht, steigt die mittlere Julitemperatur nahezu auf 17° C. Die westlichen Gebiete sind, da sie den häufig wehenden und niederschlagsreichen Westwinden am meisten ausgesetzt sind, die regenreicheren. Der mittlere Regenfall beträgt für Westjütland 68, Ostjütland 63, Seeland 57 und für ganz Dänemark 61 cm.

§ 174. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Das Königreich Dänemark ist eine konstitutionelle Monarchie. In bezug auf Volkszusammensetzung ist der Staat sehr einheitlich. Die Dänen sind ein Stamm der Nordgermanen. Die allgemeine Volksbildung ist sehr hoch. Schon im Jahre 1814 wurde die allgemeine Schulpflicht gesetzlich eingeführt. Die meisten Bewohner beschäftigen sich mit Ackerbau, sodann mit Industrie und Handel [1]. Der Schiffahrt widmet sich nur ein kleiner Teil der Bewohner, ebensowenig der Fischerei.

Von den Bewohnern Dänemarks wohnen die meisten auf dem Lande, vielfach in einzelnen ansehnlichen Bauerngehöften [2]. Das insulare Dänemark ist dichter bevölkert als das kontinentale. Auf den Inseln kommen 105 Bewohner auf 1 qkm, in Jütland 42, auf der entfernten Inselgruppe Färöer 11. Im östlichen Jütland wohnen die Menschen wiederum dichter als im westlichen. In den letzten Jahren schwankte die Zahl der Auswanderer zwischen 3000 und 5000. Die meisten dänischen Auswanderer wenden sich nach der Union.

Unter den dänischen Siedelungen ragt *Kopenhagen* durch seine Einwohnerzahl hervor, die mit Vorstädten beinahe ½ Mill. erreicht hat (1901: 476800 Einwohner). Von den anderen Ortschaften hat nur eine einzige gerade 50000 überschritten, nämlich *Aarhuus*; sonst bleiben die anderen Ortschaften unter dieser Ziffer. Die wichtigeren von ihnen sind *Horsens*, *Randers*, *Aalborg*, *Viborg* und *Fredericia* in Jütland, *Odense* (über 40000 Einwohner), *Svendborg* und *Nyborg* auf Fünen, *Nakskov* auf Laaland, *Nykjöbing* auf Falster, *Naestved*, *Slagelse*, *Roeskilde* und *Helsingör* auf Seeland.

---

[1] Über die einzelne Berufsverteilung vgl. Bd. I, § 117. — [2] Siehe Bd. I, § 109.

II. Urproduktion.

§ 175. Erzeugnisse der Pflanzen-, Tier- und Mineralwelt. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Von Dänemark sind vier Fünftel des Bodens produktiv[1]. Ungefähr ein Sechstel des unproduktiven Bodens nehmen die Torfmoore ein. Ein kleiner Teil des ertragfähigen Landes ist mit Wald bedeckt, von dem übrigen Areal umfaßt das pflügbare und das Gartenland über die Hälfte, der kleinere Teil gehört den Weiden und Wiesen an.

In den Ernteerträgnissen steht die Zuckerrübe obenan[2]. Das größte Areal aber nimmt der Hafer[3] ein, mit dem man von allen Getreidearten das beste Ernteergebnis erzielt (jährl. etwa 5 Mill. dz). An Weizen werden jährlich nicht ganz 1 Mill. dz gewonnen. Die Kartoffelernten steigern sich von Jahr zu Jahr (in den letzten Jahren durchschnittlich 7 Mill. dz). Gartenbau wird überall in der Nähe größerer Ortschaften betrieben, besonders auf der Insel Amager, die mit Gemüsen die Hauptstadt versorgt. Obstbäume bringen noch gute Früchte; besonders ist der Anbau von Beerenfrüchten (Erdbeeren, Kronsbeeren usw.) sehr groß und lohnend.

Erzeugnisse der Tierwelt. Die ausgedehnten Wiesen sind einer Weide- und Viehwirtschaft sehr günstig. Die Rinder-, Schweine- und Schafhaltung stehen annähernd auf gleich hoher Stufe[4]; sie gewinnen mit jedem Jahre beträchtlich an Umfang. Auch die Pferdezucht ist recht ansehnlich; dagegen tritt die Ziegenhaltung sehr zurück. Von Pferden wird in Jütland ein kräftiges Zugtier gezüchtet, das als Ackerpferd in Norddeutschland sehr beliebt ist; die auf Seeland gezüchteten sind kleiner, aber beweglicher. Die dänische Fischerei müßte auf einer viel höheren Stufe stehen, als sie jetzt einnimmt. Die nördlichen Meeresküstengebiete sind fischreicher als die südlichen.

Der Fischfang der letzten Jahre hat einen Wert von 10 Mill. Mk. erreicht. Ausfuhrhäfen für Fische sind Kopenhagen, vor allem Middelfart und Svendborg auf Fünen, und Fredericia und Aalborg auf Jütland. Seitdem im Jahre 1825 der Liimfjord nach der Nordsee durchgebrochen ist, haben sich in ihm zahlreiche *Austern* angesiedelt.

Schätze der Mineralwelt. An Schätzen unter der Erde ist das Land arm. Kohlen fehlen, die geringwertigen Braunkohlen Bornholms geben keinen Ausschlag in der Gesamtwirtschaft. Torf gewinnt man in Jütland, hier und da auf Seeland Schlämmkreide und Kalk. Faxe im SO Seelands ist der größte Kalkbruch. Bornholm liefert Granit und vortreffliche Ton- (Terrakotta) und Porzellanerde.

---

[1]) Vgl. Übersicht Bd. I, § 51. — [2]) 1901: 91 Mill. hl Rüben, 13 Mill. hl Hafer. — [3]) 1901: Weizen 287, Roggen 2725, Gerste 2814, Hafer 4326, Kartoffeln 541 qkm. — [4]) Vgl. Viehbestand Dänemarks Bd. I, § 72. Rinder in 1000 Stück: 1898: 1745, 1881: 1470, 1871: 1239.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 176. Industrien auf Grund pflanzlicher, tierischer und mineralischer Erzeugnisse. Industrien auf pflanzlicher Grundlage. Die Naturerzeugnisse des eignen Landes haben eine Menge Industrien hervorgerufen, so die großen Branntwein- und Spritfabriken (Kopenhagen, Aalborg), die Bierbrauereien (Kopenhagen, Aarhus, Odense), die Zuckerraffinerien (Kopenhagen, Odense). Tabakindustrie findet sich in Viborg. Baumwollwebereien und -spinnereien haben wiederum ihren Hauptsitz in der Hauptstadt des Landes, sodann in Aarhus und Aalborg. In denselben Orten ist auch die Seilerei zu Hause. Helsingör liefert geschätzte Fischnetze. Zuletzt sei noch die Holzwarenfabrikation (Horsens), die Möbeltischlerei und Pianofortefabrikation (Kopenhagen) erwähnt und der Bau hölzerner Schiffe in Kopenhagen und an größeren Küstenplätzen.

Industrien auf tierischer Grundlage. In der Herstellung von Fleischprodukten nimmt Dänemark eine bedeutende Stellung ein. In Nykjöbing auf Falster und in Horsens und Aarhus gibt es große Schweineschlächtereien. Talg und Margarine sind wichtige Exportartikel (Aalborg), wie auch Butter (Esbjerg im SW Jütlands). Die Orte für Gerberei sind Svendborg und Viborg. Kopenhagen liefert Wollwaren, außerdem mit Helsingör und Odense Tuche.

Industrien auf mineralischer Grundlage. Die Industrien, die auf Mineralien beruhen, sind zum Teil bodenständig, so die Ton- (Fayence-) und Porzellanfabrikation in Rönne auf Bornholm und in Kopenhagen (berühmte *Königliche Porzellanmanufaktur*). Kalkbrennereien finden sich in Horsens, in Faxe (auf Seeland), Zementfabriken in Aalborg. Größere Maschinenfabriken haben Kopenhagen, Horsens und Viborg, Eisengießereien Kopenhagen und Odense. Die Landeshauptstadt, Helsingör, Horsens und Aalborg betreiben ansehnlichen Dampfschiffsbau.

IV. Verkehr und Handel.

§ 177. Verkehr und Entwicklung des dänischen Handels. Dänemark besitzt gut gepflegte Landstraßen, die die Inseln nach den verschiedensten Richtungen durchziehen. Außer einem regen Küstenverkehr hat es noch einen lebhaften Eisenbahnverkehr[1]).

Alle genannten größeren Orte (Aalborg, Randers, Horsens, Fredericia, Odense, Svendborg, Nyborg, Roeskilde, Kopenhagen) sind auch Eisenbahnzentren. Wichtig sind die Eisenbahnstrecken, die durch Dampfschiffverbindungen gewissermaßen ihre Fortsetzung nach dem Festlande finden, so die Linie Kopenhagen—

[1]) Vgl. Länge und Dichte des Eisenbahnnetzes Bd. I, § 101. — Postverkehr:

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
1901 [*1891*]	197 [*99*]	14 [*13*]	2,1 [*1,7*]	114 [*95: 90*]	53 .

Korsör (109 km), von wo aus täglich zweimal Postdampfer in $6^1/_2$ Stunden nach Kiel fahren [1]. Eine ähnliche Fortsetzung von Gjedser nach Warnemünde (in 2 Stunden) findet die Linie Kopenhagen—Roeskilde—Naestved—Orehoved (Übersetzen mit Fähre) —Nykjöbing—Gjedser (Übersetzen mit Fähre) —Warnemünde [2]. Eine wichtige Verbindung ist auch die zwischen Helsingör und dem schwedischen Helsingborg.

Im Anfange des 16. Jahrhunderts, als die Dänen Schweden und Norwegen beherrschten und die Macht der Hanseaten beschränkt worden war, begann der Handel des Landes sich mächtig zu entwickeln. Ende des 18. Jahrhunderts unterhielt Dänemark fleißigen Handelsverkehr mit Ostindien, dem spanischen Südamerika, mit Westeuropa und Großbritannien. 1807 wurde die dänische Flotte von den Engländern in Kopenhagen weggenommen. Dadurch wurde die Seemachtstellung Dänemarks sehr erschüttert, die noch mehr zurückging, als es 1814 Norwegen abtreten mußte. Die Dänen wurden weiterhin in Südamerika und Ostasien von den Engländern aus ihrer Handelsstellung herausgedrängt. Wohl teilte Dänemark im 19. Jahrhundert bei der Entwicklung des großen Weltverkehrs das Schicksal so manches dünn bevölkerten Kleinstaates, der seine beherrschende Stellung aufzugeben gezwungen wurde; aber dennoch behauptet es in der mehr sekundären Stellung dank der Tatkraft und dem Unternehmungsgeist seiner Bewohner noch einen ansehnlichen Anteil am Welthandel, vorzüglich an dem Handelsverkehr Nordeuropas. Im Verhältnis zu seiner kleinen Fläche besitzt Dänemark eine große Flotte (siehe § 179).

§ 178. Die wichtigsten Handelsplätze Dänemarks. Für den Binnen- und Außenhandel haben die Küstenstädte große Bedeutung. Sie führen die vielen Landeserzeugnisse aus, wie Vieh, Talg, Speck, Butter, Käse, Eier. Rönne führt in größeren Mengen Porzellanerde aus. Svendborg ist der zweite Reedereiplatz des Landes. Auch die eigentlichen Binnenstädte, wie Odense, Viborg, betreiben vorzugsweise Handel mit Landesprodukten.

Allen dänischen Orten steht im Handel und Verkehr *Kopenhagen* (Kjöbenhavn, Kaufhafen) weit voran, ein von Natur sehr günstig geschaffener Hafen zwischen Seeland und Amager. Die großen Schiffe fahren von Norden ein. Kopenhagen ist einer der belebtesten Seeorte. Riesige Dampfer, viele Segelschiffe, allerhand Küstenfahrer drängen sich hier zusammen und schaffen ein außerordentlich malerisches und bewegtes Bild. Auch ist Kopenhagen einer der besten und sichersten Häfen der Ostsee und des Kattegats, und durch seine Lage ist es ein Weltverkehrshafen, der durch die Anzahl der ein- und auslaufenden Schiffe zu einem *Großverkehrshafen* ersten Ranges geworden ist [3].

Kopenhagen unterhält regelmäßige Dampfschiffahrtsverbindungen mit Kiel, Hamburg, Lübeck, Warnemünde, Stettin, Danzig, Königsberg, Libau, Petersburg, den bedeutenderen Häfen Norwegens und Schwedens, Englands, Frankreichs, des

---

[1]) Korsör-Kiel 135,5 km oder 73 Seem. — [2]) Kopenhagen-Gjedser 176 km, Gjedser-Warnemünde 50 km oder 27 Seem. — [3]) Der Gesamtverkehr Kopenhagens umfaßte 1902 (1901) 40 322 (37 221) Schiffe mit 6,7 (6,5) Mill. Reg.t, wovon auf den Auslandsverkehr allein 28 167 (26 544) Schiffe mit 5,6 (5,3) Mill. Reg.t entfielen.

Mittelmeeres und des Schwarzen Meeres, Westindiens sowie mit Newyork und seit einigen Jahren auch durch die Ostasiatische Gesellschaft Fahrten mit dem asiatischen Osten.

Kopenhagen wurde 1894 zum Freihafen erklärt. Nicht allein, daß es der Mittelpunkt der dänischen, überhaupt der nordischen Wissenschaft und Kunst ist, es ist auch der Brennpunkt des gesamten wirtschaftlichen Lebens von Dänemark. Die Hälfte des dänischen Gesamthandels wird in Kopenhagen abgewickelt.

§ 179. Der Außenhandel Dänemarks. Die dänische Handelsflotte rangiert mit ihrem Tonnengehalt an 13. Stelle (1140 Fahrzeuge [davon 800 Segelschiffe] mit 0,4 Mill. Reg.t n.)[1])[2]).

Der Außenhandel (Spezialhandel) Dänemarks dürfte in wenigen Jahren 1 Milliarde Mk. werten. Er ist seit dreißig Jahren regelmäßig gestiegen. 1883 umfaßte er noch nicht $^1/_2$ Milliarde Mk. Dänemark gehört zu den Handelsstaaten mit passiver Handelsbilanz. Der Wert der Einfuhr verhält sich zu dem der Ausfuhr (im Spezialhandel) durchschnittlich wie 4 : 3[3]).

Die Hauptgegenstände der Einfuhr sind Getreide, Steinkohle, Ölkuchen, Eisenwaren, Holz und Holzwaren, Wollgewebe, Gewebe aus vegetabilischen Stoffen, Butter, Fett, Zucker, Häute, Oleomargarin, Kaffee, Tabak, Wollgarn, Samen, insbesondere ölhaltige Samen, Eisen, Schiffe, Petroleum, Baumwollengarn, Kleie[4]). Zu den Haupthandelsartikeln der Ausfuhr gehören Butter, Fleisch, Eier, lebendes Vieh, Fische, Häute, Gerste, Schiffe[5]).

Die Verkehrsländer Dänemarks. Die Einfuhr beherrscht Deutschland, und zwar mit einem Drittel des Gesamteinfuhrwertes. Es folgen Großbritannien, die Union, Rußland, Schweden, Frankreich, Holland, Norwegen, Belgien u. a. Länder.

In der Ausfuhr hat Großbritannien das entschiedene Übergewicht mit mehr denn der Hälfte der exportierten Güter (jährlich für 250 bis 280 Mill. Mk.). Es bezieht aus Dänemark vor allem Butter (fast den ganzen Butterversand Dänemarks), Eier, Speck und Pferde, und sendet ihm dafür in der Hauptsache Kohlen, Baumwollen- und Wollenwaren, Eisen und neue Schiffe. Die nächst wichtigsten Länder der dänischen Ausfuhr sind Deutschland (ein Sechstel des gesamten dänischen Ausfuhrwertes), Schweden, Rußland, Norwegen, die Union u. a.

Der Handel Dänemarks mit Deutschland ist nur langsam gewachsen. Den größeren Vorteil aus diesem Handelsverkehr hat Deutschland. Während

---

[1]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123. Die wichtigste dänische Dampfschiffahrtsgesellschaft siehe gleichfalls § 123. — [2]) Der gesamte dänische Schiffsverkehr umfaßte 1901 220998 Schiffe mit 6,2 Mill. Reg.t n., wovon 164657 Schiffe mit 2,4 Mill. Reg.t auf Küstenschiffahrt kommen [*1891 112182 Schiffe mit 2,7 Mill. Reg.t, wovon 60623 Schiffe mit 1,1 Mill. Reg.t auf Küstenschiffahrt*]. Der Ausschlag in der Schiffsanzahl wird durch die vielen Segler Schwedens und Norwegens gegeben. — [3]) 1902 Einfuhr 490, Ausfuhr 360 Mill. Mk. — Vgl. dazu Bd. I, § 121. — [4]) Werte der wichtigsten Einfuhrartikel i. J. 1902 in Mill. Mk.: Cerealien, Feld- und Gartengewächse 82, Futterstoffe und Sämereien 61, Lebensmittel tierischen Ursprungs 48, Metalle 39, Steinkohlen 36, Kolonialwaren und Früchte 30, Holz und Holzwaren 29. — [5]) Werte der wichtigsten Ausfuhrartikel i. J. 1902 in Mill. Mk.: Lebensmittel tierischen Ursprungs 292 (darunter für 160 Mill. Mk. Butter, für 25 Mill. Mk. Eier), lebendes Vieh 27, Cerealien, Feld- und Gartengewächse 8.

die Einfuhr von dänischen Waren nach Deutschland fast gar nicht gewachsen ist, hat die Ausfuhr Deutschlands nach Dänemark beträchtlich zugenommen (S. 83).

Dänemark führt nach Deutschland ein: Pferde (jährlich für 15 bis 20 Mill. Mk.), frisches Fleisch (6 bis 10 Mill. Mk.), frische Fische (5 bis 8 Mill. Mk.), Därme (5 bis 7 Mill. Mk.), Gerste (2 bis 4 Mill. Mk.), Kühe (3 bis 5 Mill. Mk.), Milchbutter (1 bis 2 Mill. Mk.), Kryolith aus Grönland (etwa 1 Mill. Mk.), Hummern, Bettfedern (etwa 1 Mill. Mk.). Dänemark bezieht von Deutschland: Wollene Tuch- und Zeugwaren (10 Mill. Mk.), Eisenwaren (10 Mill. Mk.), feine Lederwaren (2 Mill. Mk.), Baumwollengarn, Lokomotiven, feine Waren aus Messing und Kupfer, Telegraphenkabel, Rindshäute, chemische Fabrikate und Präparate, literarische und Kunstgegenstände.

Die dänischen Nebenländer.

§ 180. Die Färöer (Schafinseln), zwischen Schottland und Island und geschnitten vom 62° n. Br., sind eine vulkanische Inselgruppe, die sich aus basaltischen Laven aufbauen, die mit Tuffe und Braunkohlen führenden Schichten wechseln. Das Klima ist rein ozeanisch, im Jahresmittel 7°; die jährlichen Regenmengen erreichen 162 cm. Die Grenze des Getreides läuft über die Inseln. Günstige Sommer lassen noch die Gerste reifen. Niedriges Gebüsch ist nicht selten. Üppiger Graswuchs begünstigt eine große Viehhaltung, in der die Schafzucht obenansteht. Rinder, Pferde und Schafe weiden wegen des milden Winters das ganze Jahr hindurch im Freien. Die an den Küsten nistenden Vögel geben Eier und Federn. Ein lebhafter Fischfang wird getrieben, auch der Walfang (Grindwal). Der Hauptort und zugleich Haupthandels- und Hafenort ist *Thorshavn* auf Strömö. Ausgefahren werden Fische, frisch und getrocknet, Wolle und Wollstrümpfe, eingeführt vor allem Getreide und Kolonialwaren[1]).

§ 181. Island (*Eisland*) wird vom 65° n. Br. geschnitten und liegt an der äußersten Grenze der gemäßigten Zone nach N zu. Der nördliche Polarkreis berührt nur die Nordostspitze. Island ist ein Gebirgsland, das sich aus vulkanischen Gesteinen, Basalten und Tuffen, mit wechselnden Braunkohlenschichten aufbaut. Gewaltige Vulkane (*Hekla* 1560 m, *Öraefa Jökull* 1960 m, in der Gletschereinöde des *Vatna Jökull*), heiße periodische Springquellen, die Geysir, Schwefelquellen und Schlammvulkane beweisen genugsam die vulkanische Beschaffenheit des Landes. Die Küste ist in O, N und W eine reich gegliederte Fjordküste, die günstige Naturhäfen bietet. Das Klima ist milder, als man bei der vorgeschobenen nördlichen Lage erwarten sollte. Wenn es auch in einzelnen Zügen an den äußersten NW Europas erinnert, so liegt es doch schon auf der Westseite der warmen Golfstromtrift[2]).

Die Bodenkultur ist natürlich sehr gering; Getreide wird selten einmal reif; der Kartoffel- und Gemüseanbau erfreut sich eines stetigen Wachs-

---

[1]) Von den Färöer gingen 1901 nach Dänemark Waren im Werte von 0,4 Mill. Mk., und Dänemark sandte für 0,9 Mill. Mk. Waren nach Färöer. [*1891 nach Dänemark für 0,5 Mill. Mk. Waren und aus Dänemark für 0,8 Mill. Mk.*] — [2]) *Reykjavik* hat im Februarmittel −3,1°, im Juli 11,8° und im Jahr 3,3°; es fällt hier eine jährliche Regenmenge von 75 cm.

tums. Die frühern Birkenbestände sind fast ausgerottet und nur einzelne Bäume unterbrechen das einförmige Landschaftsbild. Das Isländische Moos dient mit als Nahrungsmittel.

Etwas einträglicher ist die Viehhaltung[1]), die namentlich Schafe züchtet, außerdem Rinder wegen der Milch und Pferde als Transporttiere. Diese sind klein, aber trotz der mageren Kost flink und ausdauernd. Das seit 1770 aus Lappland eingeführte Renntier hat sich in die einsamsten Gegenden zurückgezogen. Die auf den „Vogelbergen" nistenden Seevögel geben reichliche Mengen an Eiern und Federn (die *Dunen* oder *Daunen* der Eiderente). Als Futter für Rinder dienen teilweise Heringe und Fischabfälle.

Je ärmer das Land an Landeserzeugnissen ist, um so reicher ist das Meer mit seinen Schätzen. Und durch diese könnte das arme Land seine Einnahmequellen verzehnfachen, wenn nur vom Mutterlande die nötige Unterstützung an gedeckten Schiffen und Dampfern käme und die Franzosen, Engländer, Norweger, Holländer Belgier und Amerikaner zurückgedrängt würden, die zu Tausenden an den isländischen Gestaden fischen. Für Island würde der Kabeljaufang außerordentlich wichtig sein, ebenso der Herings-, Walfisch-, Seehunds- und insbesondere der Haifischfang. Von größter Wichtigkeit wäre es, Lachs, Forellen und Sardinen als Konserven in den Handel zu bringen. Auch könnte infolge der ausgedehnten Schafzucht in Island eine ansehnliche Wollindustrie und Gerberei erblühen, denen die reichlich vorhandenen Wasserkräfte sehr zu Nutzen kämen. So könnte Island viele von seinen Industrieartikeln, die es aus Schottland und Dänemark bezieht, selbst erzeugen. Eingefahren wird auch Getreide.

Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr sind Fische, Wolle, gesalzenes Fleisch, Eiderdaunen, Seehundsfelle, Talg und Tran. Ein- und Ausfuhr vollziehen sich zumeist in der Hauptstadt und dem Haupthafenort des Landes, in *Reykjavik*, das mit Kopenhagen über Leith (Edinburgh) in regelmäßigem Schiffsverkehr steht[2])[3]).

§ 182. Grönland reicht mit seiner Südspitze bis zum 60° n. Br. und hat von hier aus nach N zu auf der Westküste einen 100 bis 130 km breiten und auf der Ostküste einen nur 15 bis 30 km breiten Kulturstreifen. Das Innere ist mit einer gewaltigen Eisschicht zugedeckt. Die Temperatur kann an der Westküste im Sommer zuweilen hohe Grade erreichen; die Winter sind lang und streng[4]). Die Monate April und August sind die schnee- und regenreichsten. Der Frühling kehrt mit dem Juni ein. Die Küsten sind besonders nebel- und regenreich; Beerenkräuter und andere Gewächse gedeihen hier kümmerlicher als am Rande des großen Inlandeises.

Von Landkultur kann man kaum reden, wenn es auch gelungen ist, in der Nähe der Ansiedelungen Rüben und Kohl zu pflanzen. Eine Mohnart (*Papaver nudicaule*) ist die klimatisch härteste Pflanze; sie ist gegen Skorbut sehr heilsam. Hie und da erblickt man verkrüppelte Birken, Weiden und Wacholder.

---

[1]) Etwa 750000 Schafe, 21000 Rinder und 35000 Pferde. — [2]) Island sandte 1901 nach Dänemark Waren im Werte von 2,5 Mill. Mk. und bezog aus dem Mutterlande Waren für 3,4 Mill. Mk. [*1891 nach Dänemark für 2,8 Mill. Mk. und aus Dänemark für 3,5 Mill. Mk.*] — [3]) Andere Hafenorte sind Isafjördur, Husavik.

[4]) Lichtenau 60° 31′ n. Br., mittlere Temp. im Jan. —5,5°, im Juli 8°.
Godthaab 64° 10′ „ „ „ „ „ „ —10,8, „ „ 6,6°.

Ungemein reich ist das Land an Beerenfrüchten. Die Viehzucht ist ganz gering. Tierische Produkte ergeben jagdbare Wildtiere des Landes und des Wassers. Sehr geschätzt ist das Fell des Blaufuchses. An mineralischen Produkten ist das Land reich. So findet man Eisenerze, Blei, Zink, Zinn, Graphit und in den nördlichen Gebieten Kohlen, die aber nicht abgebaut werden, vor allem aber Topfstein, Syenit und Grünstein. Kryolith bildet einen wichtigen Ausfuhrgegenstand.

Unter den Ansiedelungen ist Julianehaab im S die größte (3000 Einw.); die andern sind wesentlich kleiner, wie Egedesminde, Godthaab, Frederikshaab, Sukkertoppen, Umanak, Upernavik.

Der grönländische Handel ist dänisches Staatsmonopol. In Grönland werden Lebensmittel und Kolonialwaren eingeführt; ausgeführt werden Robbenspeck, Haifischleber, Seehundsfelle, Walfischbarten, Eiderdaunen, Pelzwerk und der bereits erwähnte Kryolith[1]).

§ 183. Dänisch-Westindien. Die dänischen Besitzungen stammen aus dem 17. Jahrhundert. Sie umfassen die bedeutenderen Inseln der Virgin-Inselgruppe, *St. Thomas, St. John* und *St. Croix* (*Santa Cruz*). *St. Croix* ist die größte mit nahezu 200 qkm. Die wichtigste ist *St. Thomas.* Besonders, ehe noch die Sklaven befreit waren, ehe noch die Dampfschiffe den Weltverkehr beherrschten, war es einer der wichtigsten Stations- und Vermittelungspunkte zwischen den Küsten des nördlichen Südamerikas und Mittelamerikas mit den größten Küstenplätzen Nordamerikas und Europas. In den letzten Jahrzehnten gingen die einst großartigen Einkünfte (hauptsächlich in Rohrzucker) mehr und mehr zurück, so daß Dänemark schon an den Verkauf dieser Inselgruppe dachte[2]). Doch neuere Unterstützungen vom Mutterlande und die Einrichtung einer regelmäßigen Dampfschiffahrtsverbindung zwischen den einzelnen Inseln scheinen die Kolonien wieder hoch zu bringen, denn St. Thomas ist immer noch ein Knotenpunkt der Dampfschiffahrt nach Westindien (S. 76, 77). Auch der Boden der Inseln ist bei geeigneter Behandlung sehr ertragsfähig an Rohrzucker und Baumwolle. Import und Export hielten sich in den letzten Jahren die Wagschale. Baumwollenwaren und Kohlen wurden eingeführt und Zucker, Rum und Baumwolle ausgeführt[3]).

Die skandinavischen Länder Schweden und Norwegen.

I. Boden und Staat.

§ 184. Größe und Lage. Skandinavien (Skandinavien = Heringsinsel) ist die größte Halbinsel Europas. Geographisch gehören zu ihr noch Finland und die Halbinsel Kola; das Gesamtgebiet wird von dem euro-

[1]) Grönland sandte 1901 nach Dänemark Waren im Werte von 0,9 Mill. Mk. und bezog aus Dänemark Waren für 0,4 Mill. Mk. [*1891 nach Dänemark für 0,6 Mill. Mk., aus Dänemark für 0,5 Mill. Mk.*] — [2]) Die Union handelte um diese Inselgruppe. Doch am 22. Okt. 1902 wurde der Verkauf im dänischen Landsthing entschieden abgelehnt. — [3]) Die westindischen Inseln sandten nach dem Mutterlande 1901 für 70000 Mk. Waren und bezogen von ihm für 600000 Mk. [*1891 nach Dänemark für 140000 Mk. Waren und aus Dänemark für 210000 Mk.*].

päischen Rumpfe durch eine Linie getrennt, die sich vom äußersten Winkel des Finnischen Busens über den Ladoga- und Onegasee nach dem Weißen Meere hinzieht. Die Verbindung zwischen der Nordspitze des Bottnischen Meerbusens und dem Varanger Fjord ist 450 km breit. Skandinavien umfaßt die zwei Staaten Schweden und Norwegen[1]).

Schweden	447 900 qkm	5,2 Mill. Einw.	12 Einw. auf 1 qkm
Norwegen	321 500 „	2,2 „ „	7 „ „ 1 „
Zusammen	769 400 qkm	7,4 Mill. Einw.	9 Einw. auf 1 qkm

In die Größe Schwedens sind Gotland (3000 qkm), das 100 km von der schwedischen Ostküste entfernt liegt, Öland (1350 qkm) und einige kleine Inseln eingerechnet. Die norwegischen Inseln umfassen rund 22000 qkm, also 7 % des Areals.

Skandinavien erstreckt sich durch 16 Breitengrade, vom 55. bis zum 71°, das sind rund 1800 km, oder die Entfernung von Berlin bis zur Südspitze Siziliens. Das Nordkap selber liegt auf der Insel Magerö. Die ostwestliche Erstreckung bewegt sich innerhalb des 5. und 25° ö. L. v. Gr., also innerhalb derselben Grade wie Deutschland. Die politische kontinentale Grenze nach Rußland bilden der Torneelf mit seinem Nebenfluß, dem Muonioelf. Sonst sind die Grenzen nur maritim; im O die Ostsee mit dem Bottnischen Meerbusen, im W der Atlantische Ozean und im S die diesen Ozean und die Ostsee verbindenden Meeresglieder (Nordsee, Skagerrak, Kattegat, Sund).

Da die kontinentale Verbindung so weit nach N in unwirtliche Gebiete geschoben ist und Verkehrswege hierüber mit dem übrigen Europa nicht lohnend, sondern nur von lokaler Bedeutung sind[2]), so ist uns Skandinavien in handels- und verkehrsgeographischer Beziehung nur eine nördlich vorgelagerte Insel. Jeglicher Verkehr mit Skandinavien findet zur See statt.

§ 185. Skandinaviens Bodenbau und Küsten. In Skandinavien finden wir das älteste Gebirge Europas, dessen Faltungen schon vor der Zeit entstanden, als sich die die allerältesten, fossilen Lebewesen einschließenden Schichten ablagerten. Es gehört zur großen russisch-skandinavischen Tafel, die den NO und O Europas als breit gelagertes archäisches, altkristallines Gebirge ausfüllt. Innerhalb dieses großen Gebietes bildet Skandinavien mit Finland und der Halbinsel Kola den höchsten Teil dieses alten Grundgebirges, den sogenannten *Baltischen Schild*, dessen Rand nach W zu immer höher ansteigt, um sich in Norwegen mit dem Ende des großen kaledonischen Faltengebirges, mit dem skandinavischen Hochgebirge, zu vereinigen. Dieses kaledonische Faltengebirge, das die britischen Inseln aufbaut, ist später als die russisch-skandinavische Tafel entstanden, aber immer noch früher als die übrigen alten abgetragenen Faltengebirge Europas.

[1]) Zu Skandinavien gehören auch die dänischen Inseln; im wirtschaftsgeographischen Sinne werden nur Schweden und Norwegen darunter verstanden. — [2]) Vielleicht wird es bald möglich sein, mit der Eisenbahn nach Skandinavien zu gelangen, denn das letzte Stück der bottnischen Umgrenzungsbahn, Torneå, Haparanda—Boden, ist im Bau.

Das skandinavische Hochgebirge erstreckt sich vom Kap Lindesnaes bis zum Varangerfjord, in einer Breite von 250 km. Die höchsten Erhebungen finden sich in S; nordöstlich vom inneren Ende des Sognefjords das *Jötunfjeld* („Riesengebirge") oder *Jötunheim* mit dem *Galdhöpig* (2560 m), der der höchste Berg Nordeuropas ist, und nördlich von ihm das *Dovrefjeld* mit dem *Snehaetta* (2321 m). Weit im N, auf dem 68° n. Br., erreicht das Gebirge noch Höhen von über 2000 m (*Kebnekaisse* 2136 m). Im großen ganzen ist das Hochgebirge sehr einförmig, eine oben flachgewölbte Gebirgsmasse ohne irgendwelchen deutlichen Kamm. Die Täler sind tief eingeschnitten. Sie erhöhen nicht die Zugänglichkeit des Gebirges. Kommt in den Alpen innerhalb eines größeren Striches Oberfläche etwa $^1/_3$ bis $^1/_2$ der Oberflächenform auf Talformen, so in dem skandinavischen Hochgebirge kaum $^1/_{10}$. Pässe von annähernd 600 m Höhe benutzen die Eisenbahnen von Trondhjem nach N und S. Die hohe Lage des Gebirges ist der Bildung dauernder Schnee- und Firnmassen günstig. Die größte Gletscherwüste „Jostedalsbrae" liegt westlich von Jötunheim, und der „Folgefond" begleitet in O den Hardangerfjord. Manche Gletscherzungen ragen bis 50 m über dem Meeresspiegel in die Fjordtäler hinab.

Die ältesten Gesteine, wie eingangs dieses Abschnittes schon hervorgehoben wurde, bauen das skandinavische Gebirge auf, die kristallinischen Schiefer- und Massengesteine der archäischen Formation. Ferner beteiligen sich an dem Aufbau Glimmerschiefer, alte Eruptivgesteine, wie Granite, Porphyre, Gabbros usw. Auf dem *Baltischen Schilde* haben sich an verschiedenen Stellen Fetzen auflagernden Silurs erhalten. Verwitterungsmächte und Gletscherwirkungen haben den Baltischen Schild gleichsam mit dem kaledonischen Faltengebirge zusammengeschweißt, so daß sie in Skandinavien als ein einheitliches Gebirge erscheinen. Die alten Verwitterungsprodukte wurden durch die Gletscher, die vom nördlichsten Schweden und aus Finland kamen und bis nach Mitteleuropa reichten, über das Gebirge dahingeschoben und dieses wurde abrasiert, abgehobelt und erhielt glatte niedrige Buckel und flache Becken, die später von Seen ausgefüllt wurden. Die Gletscher rundeten auch die Inseln, die Schären ab, so daß ihre Oberflächen wie die höheren Erhebungen des Binnenlandes die schönsten eiszeitlichen „Rundhöcker" aufweisen.

Dem Grundgebirge sind vielfach die Schutt- und Schlammassen alter Grundmoränen und die Sande und Tone postglazialer Meeresbedeckung aufgelagert. Solche Stellen bilden, wenn das Wasser nicht infolge des undurchlässigen granitischen Untergrundes stagniert, fruchtbaren Wald- und Ackerboden. Die ungeheuren Wälder des N sind nur durch Sümpfe, Moore und Seen unterbrochen. Ackerboden hat sich mehr in dem skandinavischen Tiefland des O angesammelt, zu dem das Hochland des W terrassenförmig absteigt. Außer mit langgezogenen Moränenschuttketten ist das Land mit unzähligen erratischen Blöcken übersät. Die Wanderblöcke, die in den verschiedensten Größen, von Faust- bis Hausgröße, überall herumliegen, sind ein vorzügliches Straßen- und Eisenbahnbaumaterial.

Mitten durch den Baltischen Schild läuft von O nach W eine große Senke und gibt den Grund zu den großen Wasseransammlungen des Wener-, Hjelmare- und Mälarsees. Der Wettersee ist über den Südrand der Senke hinaus-

gerückt. Diese Senke ist ein alter Meeresarm, der früher Nord- und Ostsee direkt von W nach O verband.

Die Küsten Skandinaviens sind fast durchgängig Felsenküsten, im W steil ins Meer abfallend, im O und S mehr flach verlaufend. Flachküstengebiet ist in Norwegen die Landschaft Jaederen, im S von Stavanger, und in Schweden insbesondere der Saum von Halmstad bis nach Kalmar. Die steilfelsige Küste ist durch ungemein zahlreiche Quertäler in schmale Buchten, die *Fjorde*, aufgelöst. Alle diese Fjorde bilden treffliche Häfen, deren Zugang infolge der vielen vorgelagerten Inseln und Klippen zumeist den landes- und seekundigen Bewohnern vorbehalten ist. Die Fjorde verästeln sich vielfach nach dem Landinnern und ragen tief hinein, so der größte Fjord, der *Sogne Fjord*, auf einer Erstreckung, die dem Laufe der Elbe von der Havelmündung bis Cuxhaven an Länge gleichkommt. Für Handel und Verkehr sind folgende Fjorde wichtig: Kristiania-, Bukken-, Hardanger-, Sogne-, Nord-, Trondjhem-, Vest-, Alten- und Varangerfjord.

Der Baltische Schild ist im O ähnlich eingeschnitten wie das norwegische Hochgebirge im W. Es fehlt diesen Einschnitten zu den steilwandigen Fjorden weiter nichts als die hohen Ufer. Man nennt sie in Schweden „Fjärden". Der ganze Küstensaum wird von einem mehr oder weniger dichten Schwarm felsiger Eilande und Klippen, den *Skjären* oder *Schären*, umrahmt, deren Gesamtheit *Skjaregaard* (Schärenhof) heißt.

§ 186. Bewässerung und Klima. Infolge des Heranrückens der höchsten Erhebungen nach W und der südöstlichen Abdachung ist eine Flußentwicklung nur ostwärts und südwärts zu finden.

Die wasserreichen Gletscher- und Schneeschmelzwässer des Westens erreichen nach kurzem Lauf das Fjordwasser. Sie bilden zumeist Wasserfälle. So ist Norwegen überhaupt das wasserfallreichste Land Europas. Der *Glom* (515 km lang) ist Norwegens größter Fluß. Er mündet bei Frederikstad, südlich von Kristiania. Sein Tal benutzt die Bahn von Kristiania nach Trondhjem. In Schweden geht der *Klarelf* in den *Wenersee* und verläßt ihn als *Götaelf* im SW, um die *Trollhättanfälle* zu bilden und unterhalb Göteborgs zu münden. Von den andern vielen Elfen sei noch der *Dalelf*, *Ångermanelf* und *Torneelf* hervorgehoben. Auf den einzelnen Terrassen erweitern sie sich zu langgestreckten Seen. Überhaupt ist das Land außerordentlich reich an Seen[1]). Die größten Seen liegen in der Senke des Baltischen Schildes. Der *Wenersee* (eigentlich nur *Venern*) ist 6238 qkm groß, also $11^1/_2$ mal so groß wie der Bodensee, und wenn man sich mitten auf ihm befindet, sieht man die begrenzenden Ufer nicht mehr. Die nächst größten Seen sind der *Wettersee* (*Vettern*), der durch seine nordsüdliche Erstreckung den italienischen Alpenseen ähnelt, und der *Mälarsee*. Der *Hjelmaresee* ist etwa ein drittelmal so groß wie der Mälarsee[2]). Menschliche Eingriffe haben den wirtschaftlichen Wert der überreichen Wassermassen zu erhöhen gewußt, besonders durch Kanäle (Götakanal: Göteborg-Stockholm).

[1]) Bismarck bemerkt über seine Reise durch Südschweden, daß man sich von dem Seenreichtum kaum eine Vorstellung machen könne. — [2]) Wettersee 1898,5 qkm = $3^1/_2$ so groß wie Bodensee, Mälarsee 1687 qkm und Hjelmaresee 522 qkm.

Klima. Im Klima begegnen uns sowohl zwischen W und O, als zwischen S und N große Gegensätze[1]). Der W der Halbinsel hat rein ozeanisches, dagegen der O völlig kontinentales Klima. Auch Kristiania liegt schon zu tief im Lande, als daß sich ein echtes ozeanisches Klima hier geltend machen könnte; es hat ein ähnliches Klima wie Stockholm. Der Südzipfel Schwedens hat ganz das Klima Dänemarks.

Die Westküste Skandinaviens wird von reichen und gleichmäßigen Regenfällen heimgesucht, ähnlich wie die Färöer. Die Regenhöhe erreicht im S ein jährliches Maximum von beinahe 2 m (Bergen 186 cm, Tromsö 104 cm). Gleich hinter den regenreichsten Gebieten des Westens folgen die regenärmeren Gegenden (Kristiania 58 cm und weiter im Innern noch weniger Regen). In Schweden beträgt die mittlere Regenmenge 57 cm; sie nimmt ost- und nordwärts ab[2]). Da der Osten bis in die nördlichsten Gebiete hinauf wärmere Sommer als der W hat und das Hochgebirge im S ausgebreiteter und höher ist, so liegt auf der Ostseite die Schneelinie tiefer und sinkt von 1500 m auch nach N zu auf 900 m ab. Das ozeanische Klima, dessen Milde besonders durch die Westwinde und den Golfstrom bedingt ist, und die lange Tageshelle im Sommer gestatten der Kartoffel und der Gerste bis zu der Breite von Hammerfest emporzudringen. Obst und Blumenzucht erreichen beinahe den Polarkreis. Die niedrige Sommertemperatur ist aber doch dem Getreidebau nicht so günstig als die wärmere des kontinentalen Ostens, weshalb auch hier verhältnismäßig mehr Getreide gebaut wird.

§ 187. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Schweden und Norwegen sind zwei konstitutionelle Königreiche, die seit der Lostrennung Norwegens von Dänemark (4. Nov. 1814) durch Personalunion verbunden sind. Das Herrscherhaus und die Vertretung der auswärtigen Angelegenheiten ist beiden Reichen gemeinsam, sonst ist jedes von ihnen selbständig nach Verfassung, Gesetzgebung und Verwaltung.

Norweger und Schweden sind Nordgermanen. Ihre Sprache stammt mit dem Dänischen vom Altnordischen ab. Der dänische und norwegische Dialekt stehen sich am nächsten. Die Norweger besonders gehen zurück auf die alten, seetüchtigen *Vikinger*, die im frühen Mittelalter als *Normannen* russische, west- und südeuropäische und nordafrikanische Gebiete eroberten. Von allen seefahrenden Völkern hat Norwegen den stärksten Prozentsatz an seemännischer Bildung. Auf 1000 Bewohner rechnet man 1160 t Schiffsräumte; in England, das an zweiter Stelle kommt, nur 634. Die stahl- und wetterharten Menschen Norwegens sind schon seit ältesten Zeiten die besten Seeleute der Erde gewesen. Die Schweden zerfallen in die südlichen *Gotländer* (in Götaland) und in die *Svealänder*, eigentlichen Schweden (in Svealand

[1])

Ort	*N. Br.*	*Jan.*	*Juli*	*Jahr*
Bergen	60° 28′	— 0,9	14,4	7
Kristiania	59° 55′	— 4,5	17,0	5,5
Stockholm	59° 21′	— 3,4	16,4	5,3
Hammerfest . . .	70° 40′	— 5,2	11,8	1,9
Haparanda	65° 50′	—11,8	14,9	0,2
Lund	55° 42′	— 0,7	16,4	7,0

[2]) Götaland Westküste 72, Ostküste 48 cm, Norbotten 41 cm.

und Norrland). Den N der Halbinsel nehmen mongoloide Völker ein, die **Finnen und Lappen.**

Bevölkerungsdichte. **Beide Staaten sind sehr dünn bevölkert, insbesondere** Norwegen. In Europa gleicht diesem nur noch Finland in **bezug auf Volksdichte**, sonst sind alle europäischen Länder dichter bevölkert. Bei beiden skandinavischen Staaten ist das Land im S am dichtesten bevölkert (im Bezirk von Malmö 85, von Göteborg 70, am Kristianiafjord 60 auf 1 qkm). In der Mitte sinkt die Volksdichte auf 8 und im N auf 1 Bewohner für 1 qkm. Schweden hat (1902) 2 Großstädte, ***Stockholm*** (306000 E.) und ***Göteborg*** (134000 E.), Norwegen nur 1 Großstadt, ***Kristiania*** (228000 E.). Außerdem hat Norwegen 3 Städte von 30000 bis 100000 E. (***Bergen, Trondhjem*** oder Drontheim und ***Stavanger***) und 9 Städte mit 10000 bis 30000 E.[1]). Schweden hat auch nur 3 Städte von 30000 bis 100000 E. (***Malmö, Norrköping, Gefle***), dagegen aber noch einmal so viel Städte wie Norwegen mit 10000 bis 30000 E.[2]).

Aus Schweden sind in den letzten Jahren durchschnittlich 16000 Menschen ausgewandert, aus Norwegen 8000 (1897: 4580 und 1901: 12488). Die meisten Auswanderer gehen nach der Union.

Berufsgliederung. Die allgemeine Volksbildung ist in beiden Staaten sehr hoch. In beiden Reichen beschäftigen sich die meisten Bewohner mit Land- und Forstwirtschaft, in Schweden über die Hälfte der Bewohner, in Norwegen gerade die Hälfte[3]). 6 % der Bewohner beschäftigen sich in Norwegen mit Fischerei, in Schweden nur 1 %. Bedeutend größer ist in Schweden auch die Anzahl der Menschen, die der Industrie und dem Bergbau angehören. Norwegen beschäftigt verhältnismäßig mehr Arbeiter im Handel und Verkehr als Schweden. In verkehrsabgelegenen Gebieten ist der Bauer auch sein eigener Handwerker. Das Eisen selber bietet ihm die Natur in Hülle und Fülle, das er mit Holzkohle ausschmilzt und sodann zu Geräten verarbeitet.

II. Urproduktion Skandinaviens.

§ 188. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Schweden hat in bezug auf Kulturland einen großen Vorzug gegenüber Norwegen[4]). Beinahe ein Zehntel der gesamten Fläche ist Acker- und Gartenland, dagegen in Norwegen nur $^1/_{88}$. Ein reichliches Drittel des Landes ist in Schweden unproduktiv, in Norwegen drei Viertel. Ein derartiges Verhältnis wie in Norwegen finden wir in keinem andern Lande Europas. Die Hochgebirgsnatur und die hohe Breitenlage lassen keine größere Ausdehnung des Kulturlandes zu, während in Schweden das Kulturland mählich wächst.

Von der Anbaufläche nimmt in Schweden und Norwegen der Hafer den größten Teil in Anspruch; eine halb so große Fläche beansprucht in Schweden der Roggen, von dieser wieder die Hälfte die Gerste. Beinahe so groß ist die Anbau-

---

[1]) Drammen, Kristiansand, Fredrikstad, Kristiansund, Fredrikshald, Aalesund, Skien, Arendal, Larvik. — [2]) Helsingborg, Karlskrona, Upsala, Örebro, Jönköping, Lund, Borås, Halmstad, Sundsvall, Landskrona, Linköping, Eskilstuna, Kalmar, Karlstad, Westerås, Söderhamn, Kristianstad, Falun, Useralla, Issad (letztere beiden Orte erst seit 1902). — [3]) Vgl. die Berufsgliederung Bd. I, § 107. — [4]) Vgl. Verteilung des Kulturlandes Bd. I, § 51.

fläche der Kartoffel; am kleinsten ist die des Weizens. In Norwegen haben Gerste und Kartoffel fast so viel Anbaufläche wie der Hafer. Roggen wird weniger gebaut und ganz gering nur Weizen. Der Weizen wird vor allem in Südschweden gebaut, kommt aber auch noch in Svealand vor. Der Hafer wird bis 64° n. Br. gebaut, der Roggen bis 66°. Kartoffel und Gerste gehen, wie wir bereits beim Klima hervorhoben, bis zum Nordkap. Edlere Obstsorten werden in geschützten Tälern bis zum 64° kultiviert. Flachs und Hanf werden in genügenden Mengen in den südlichen Landschaften gebaut. Neuerdings hat in diesen Landschaften auch der Zuckerrübenbau zugenommen.

Einen ungeheuer großen Schatz besitzen die nordischen Lande in ihren Wäldern. Die Hälfte Schwedens und ein Viertel Norwegens ist Wald. Der Nadelwald (*Kiefer* und *Rottanne*) herrscht vor. Laubwald ist auch in den südlichen Landschaften vertreten. Die *Buche* geht nördlich bis Gefle, kommt außerdem an der Küste des Skagerraks vor und auf einigen Inseln des südwestlichen Norwegens. Die *Eiche* macht kurz vor Trondhjem Halt.

Der Wald gibt vielen Menschen Beschäftigung, besonders ist die Ausfuhr von Hölzern, roh und bearbeitet, sehr wichtig. Schweden hat in den letzten Jahren für rund 200 Mill. Mk. Holz, Holzprodukte und -waren jährlich ausgeführt, Norwegen für 170 Mill. Mk.

§ 189. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Viehzucht erfreut sich in beiden Ländern einer großen Pflege[1]). Tierische Produkte bilden wichtige Ausfuhrgegenstände Skandinaviens. Auffallend gering ist die Schweinehaltung in Norwegen. Reich ist der Bestand an Pferden (auf 100 Einwohner 50 Pferde). Die Viehzucht ist mit dem Ackerbau verbunden; in Gebieten, wo der Ackerbau nicht mehr lohnt, ist sie völlig selbständiger Wirtschaftszweig. Die Renntierzucht ist nur dem Bewohner der nördlichen Gebiete vorbehalten, besonders dem Lappen, der ein nomadisierendes Leben führt. Das Renntier ist ihm alles, es gibt ihm Milch, Felle zur Bekleidung und zur Behausung, die Sehnen als Zwirn zum Nähen usw. In neuerer Zeit ist der Lappe, wie der Finne, mehr zum Ackerbau übergegangen und seßhaft geworden, zumal die Renntierpest im Jahre 1890 so verheerend wirkte[2]). (Renntierbestand 1901 326000 Stück.)

Jagdbare Wildtiere. Die Jagd ist immerhin noch lohnend, wenn auch ihre Ergebnisse sehr zurückgegangen sind. In Norwegen und im nördlichen Schweden werden Pelztiere gejagt, wie Bären, Wölfe, Füchse, Luchse, Fischottern, Hermeline. Elentiere, Hirsche und Rehe sind sehr zurückgegangen. Das nördliche Schweden liefert noch reichliche Mengen an Hasen, Auer- und Birkwild, Hasel- und Schneehühnern. Der Fang von Seevögeln wird lebhaft betrieben. Ihre Eier und Federn (Eiderdaunen) werden gesammelt.

Die Fischerei gehört in beiden Ländern zu einer Hauptbeschäftigung, in Norwegen mehr noch als in Schweden. In Norwegen hängt das Wohl

---

[1]) Über die Größe des Viehbestandes vgl. Bd. I, § 72. — [2]) Vgl. den Renntierbestand Bd. I, § 72, auch über das Renntier im allgemeinen Bd. I, § 68.

und Wehe des Volkes in den nördlicheren Landschaften ganz vom Fischfang ab. Der Ausfuhrwert des norwegischen Fanges schwankte in den letzten zehn Jahren von 25 bis 50 Mill. Mk. Der Wert des schwedischen Fischfangs ist bedeutend geringer; in der Ausfuhr hat er noch keine ausschlaggebende Ziffer (jährlich etwa 5 Mill. Mk.).

Der wichtigste Fisch, der gefangen wird, ist der Kabeljau, sodann der Hering. Der Hering wird vorzugsweise im Sommer gefangen, der Kabeljau im Februar und März, und zwar im Vestfjord, der die Lofotinseln vom Festlande trennt. Die Fischgründe des Vestfjords sind die besten von ganz Europa. Der Kabeljau (im Norwegischen Dorsch, Torsk genannt) kommt zumeist als *Stockfisch* (an der Luft getrocknet) in den Handel, weniger als *Klippfisch* (erst gesalzen und dann getrocknet). Nach dem katholischen Süden Europas ist er ein sehr wichtiger Exportartikel. In Schweden war der Heringsfang mit dem Wegbleiben des Herings sehr zurückgegangen. Neuerdings hebt er sich wieder. Außer den genannten Fischen ergibt die Fischerei Makrelen, Schellfische, Anchovis, Schollen, Hummern, Krabben und Austern. Die Flüsse und Seen liefern Forellen und Lachse. Von Norwegen ziehen noch die *Waljäger* aus nach Spitzbergen, um in dem Nördlichen Eismeer Wale, Grindwale, Seehunde und Walrosse zu fangen.

§ 190. Erzeugnisse der Mineralwelt. Den Vorzug, den Norwegen durch seine Fischerei hat, gleicht Schweden genügend durch seinen Erzreichtum aus. In beiden Ländern finden sich Eisenerze von vorzüglicher Qualität, in Schweden geradezu in unerschöpflichen Mengen.

In Schweden sind drei Gebiete besonders reich ausgestattet; das erste ist südlich des Wettersees, es ist der *Taberg* mit seiner Umgebung. Dieser Berg könnte schon allein mit seinem Material alle Hochöfen Europas auf lange Jahre hinaus mit Nahrung versorgen. Der zweite große Eisendistrikt liegt nördlich von Stockholm, *Dannemora* mit Umgebung. Lappland aber ist am eisenerzreichsten. Der Eisenberg bei *Gellivara* sendet seine Erze mit der Bahn nach Luleå, einem Hafen im nördlichen Bottnischen Busen, neuerdings auch direkt nach Narvik (Viktoriahafen) im Ofotenfjord. Die Ofotenbahn, die nördlichste Bahn der Erde, wurde im Juli 1903 eingeweiht; sie dient in erster Linie der Erschließung der großen Erzreichtümer von *Kirunavara*. Dieses etwa 100 km nördlich von Gellivara liegende Gebiet ist wahrscheinlich der größte Eisenerzdistrikt der Welt. Man schätzt hier den ganzen Erzvorrat auf 700 Mill. t [1]). Das Erz besteht fast nur aus Eisenerz und Apatit. Der Eisengehalt beträgt durchschnittlich 66 %. Während die Erzverschiffung im Luleåhafen nicht über 1 Mill. t jährlich hinausging, hat diejenige über Narvik diese Zahl schon im ersten Betriebsjahre überschritten. Die Erze sind zumeist für Deutschland bestimmt, und deutsche Schiffe sind vor allem bei dem Export beteiligt [2]). In *Finmarken*, dem nördlichsten Amte Norwegens, hat man nahe der russischen Grenze neue große Eisenerzlager entdeckt.

Das nächst wichtige Erz ist Kupfer, das auch wiederum in Schweden in viel größeren Mengen gefunden wird, im N sowohl bei Kirunavara

[1]) Jährl. Eisenproduktion vgl. Bd. I, § 81. Siehe hierselbst auch die Edelmetallproduktion. — [2]) Schweden führte 1902 an 1,72 Mill. t Eisenerze aus.

wie vorzüglich in Falun und südlich von Norrköping; in Norwegen findet man es bei Röros am Glom. Blei und Silber liefern Sala, westlich von Upsala, sodann Kongsberg, südwestlich von Kristiania. Zinkerze bringt Schweden in erheblichen Mengen hervor. Andere Erze Skandinaviens sind Nickel, Kobalt, Gold. Letzteres z. B. bei Falun, das auch Schwefel und Vitriol liefert. Norwegen führt Apatit und Feldspat aus.

Zahlreich sind in der Nähe des Meeres die Steinbrüche auf Granit und Syenit. Norddeutschland ist hierfür ein gutes Absatzgebiet. Kohlen finden sich in dem weiteren Umkreis von Helsingborg, aber nicht in genügenden Mengen (jährl. über 300000 t). Torf fängt man erst jetzt an auszunutzen.

III. Industrie und Gewerbe Skandinaviens.

§ 191. Industrien auf Grund pflanzlicher Rohstoffe. Die industrielle Entwicklung der skandinavischen Länder wird durch den Kohlenmangel gehemmt, denn das Holz kann die Kohle nur ungenügend ersetzen. Trotzdem hat in neuerer Zeit durch neue Maschinen und durch Ausnutzung der reichen Wasserkräfte[1]) die Industrie außerordentlich gewonnen. Die ersten Industriestädte Skandinaviens sind Stockkolm, Göteborg und Kristiania.

Auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse sind viele Müllereien entstanden (mit einer jährlichen Mehlerzeugung im Werte von 90 bis 100 Mill. Mk.). Die Mühlen sind in den großen Hafenstädten, besonders im Gotländischen Wirtschaftskreis, anzutreffen. Neben der Müllerei hat in neuerer Zeit die Zuckerfabrikation außerordentlich zugenommen (Stockholm, Göteborg, Helsingborg, Landskrona, Malmö, in Norwegen Zuckersiedereien in Trondhjem). Bei Malmö blüht eine große Schokoladenfabrik. Die Branntweinbrennereien (in allen größeren Orten) und die Bierbrauereien (Göteborg [Porter], Stockholm, Drammen am Kristianafjord) erzeugen ansehnliche Mengen (jährl. für rund 100 Mill. Mk.), auch für die Ausfuhr. Die Baumwollspinnereien und -webereien[2]) wachsen auch von Jahr zu Jahr; sie finden sich in den drei skandinavischen Großstädten, außerdem in Norrköping, Gefle und Drammen. In Göteborg gibt es fernerhin noch Möbelstoff- und Gardinenweberei. Die Leinen-, Damast- und Drillichweberei ist in Jönköping zu Hause, Leinen- und Segeltuchweberei in Gefle, Söderham, Drammen und Trondhjem. Öl- und Seifenfabrikation findet sich in Stockholm, Malmö und Kristiania, Tabak- und Zigarrenfabrikation in Stockholm, Gefle, Göteborg, Kristiania und Drammen. Oerebro am Hjelmaresee liefert guten Schnupftabak. Der Holzreichtum hat große Industrien hervorgehoben, zunächst die gewaltigen Sägewerke in Göteborg, Sundsvall, Kristiania und Drammen. Sundsvall ist Mittelpunkt der

[1]) So beträgt z. B. die Wassermenge des Götaelfs bei Trollhättan 560 cbm in der Sekunde und die gesamte Kraft der Wasserfälle 220000 Pferdekräfte. — [2]) Der Wert der baumwollenen Gespinste betrug 1900 23,3 Mill. Mk. und der der Webwaren 26,1 Mill. Mk.

schwedischen Holzwarenindustrie; Tischlerei und Möbelfabrikation blühen in Stockholm und Göteborg. Die schwedische Zündholzfabrikation erfreut sich eines guten Weltrufes. In Jönköping gibt es 2 Fabriken, „Tändsticksfabrik", von denen jede 800 Arbeiter beschäftigt. Auch Kalmar, Oerebro und Kristiania stellen Zündhölzer her. Mit dem Holzreichtum hängt ferner eine ansehnliche Papierfabrikation zusammen, die wir in Kalmar, Göteborg u. a. O. finden. Große Holzzellulosefabriken werden durch die Wasserkräfte des Trollhättan in Betrieb gesetzt; andere derartige Fabriken gibt es in Halmstad, Malmö, Sundsvall, auch in Norwegen (Drammen). Der Schiffsbau aus Holz ist noch ein bedeutendes Gewerbe in Skandinavien, so in Haparanda, Gefle, Kalmar, Drammen und Tromsö. Die Herstellung von Gummiwaren ist in Helsingborg zu Hause.

§ 192. Industrien auf tierischer Grundlage. Auf Grund tierischer Erzeugnisse haben sich zunächst die landwirtschaftlichen Gewerbe sehr gehoben. Der Butter-, Schmalz- und Fleischexport ist eine wichtige Einnahmequelle für beide skandinavische Länder geworden, namentlich für Schweden (Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Landskrona und Malmö). Weitere Industrien, die tierische Produkte verarbeiten, sind die Wollspinnereien und -webereien[1]) Schwedens (Stockholm, Norrköping, Halmstad), die Lederfabrikation (Landskrona, Göteborg und Drammen), die Handschuhfabrikation (Malmö und Lund). Die Herstellung von Fischereiprodukten, so von Fischkonserven, Lebertran und Fischguano, ist Norwegens starke Seite. Sie wird überall an den bedeutenderen Hafenorten betrieben, wie in Stavanger, Bergen, Kristiansund, Trondhjem, Bodö. Tromsö und Hammerfest, die nördlichste Stadt Europas auf Kvalö, der „Walfischinsel", besitzen große Transiedereien.

§ 193. Industrien auf mineralischer Grundlage. Die Industrien auf mineralischer Grundlage finden sich vorzugsweise wieder in Schweden vor. Gießereien sind in Malmö, Lund, Stockholm und Eskilstuna, mechanische Werkstätten und Maschinenbau in denselben Orten, sowie in Helsingborg, Jönköping, Norrköping, Oerebro und in Motala (im O des Wettersees)[2]). Die Kräfte der Trollhättanfälle nutzt auch die erste Lokomotivenfabrik des Landes aus. *Eskilstuna*, zwischen Hjelmare- und Mälarsee, ist das schwedische „Sheffield"; es liefert gute Stahlwaren; die damaszierten „Eskilstunaarbeiten" sind berühmt. In diesem Ort befindet sich auch eine Königliche Gewehrfabrik. Mechanische Werkstätten finden sich in Norwegen in Kristiania, Drammen und Trondhjem. An die Eisenindustrie der größeren Hafenstädte hat sich jetzt auch der Bau eiserner Dampfschiffe angeschlossen (Stockholm, Norrköping, Malmö, Göteborg, Kristiania und Drammen). Chemische und verwandte Fabriken wachsen in Skandinavien jährlich mehr empor; genannt seien nur Stockholm und die Karbidfabrik am Trollhättan. Die Steinhauerei von Helmstad bringt viel Exportware, wie

---

[1]) Der Wert der wollenen Gespinste betrug 1900 23 Mill. Mk. und der der Webwaren 33 Mill. Mk. — [2]) Das große Eisenwerk „Motala verkstad" beschäftigt über 1200 Arbeiter.

auch die Porzellanfabrikation von Stockholm und Malmö und die Ziegeleien dieses Ortes und Kristianias. Guten Kalk brennt man auf Gotland und in Öxelösund (in der Norrköpingbucht).

IV. Handel und Verkehr.

§ 194. Die Verkehrslinien Skandinaviens. Die größeren Landstraßen sind gut gebaut. Über das Hochgebirge führen Saumwege und schmale fahrbare Wege. Die Elfen zeigen den Weg nach dem Innern. Für einen großen Floßverkehr sind sie sehr geeignet. Was das prähistorische Schweden besaß, was ihm verloren ging, das hat in historischer Zeit der Mensch zu ersetzen gesucht: die Verbindung der Nordsee mit der Ostsee. Diese Verbindung nennt man schlechthin *Götakanal.*

Seit 1832 dient die Götakanallinie dem Verkehr. Die gesamte Linie ist 385 km lang, das ist die Eisenbahnstrecke Berlin-Thorn. Von diesen 385 km sind 89 km gegraben oder in den Fels gesprengt; 16 m beträgt die untere und 27 m die obere Breite und 3 m die Tiefe des Kanals. Der Götakanal ist eine der wichtigsten Wasserstraßen des nördlichen Europas. Jetzt passieren die Gesamtstrecke des Kanals jährlich 3000 Schiffe[1]), das Stück Wenersee (Wenersborg)-Göteborg 6000 Schiffe.

Auch die erste Chaussee und die erste Eisenbahn Schwedens gingen durch die ausgedehnte Landsenke, in die die großen schwedischen Seen eingebettet sind.

Von einem Eisenbahnnetz kann man nur in Süd- und Mittelschweden reden und in den diesen zunächst liegenden Teilen Norwegens. Schweden ist das Land Europas, das die größte Eisenbahnlänge im Verhältnis zur Kopfzahl seiner Bewohner hat (23 km auf 10000 Einwohner, in Norwegen nur 9,4 km, wie in Deutschland)[2]).

Da in Skandinavien sozusagen die Kohlen fehlen, so hat man daran gedacht, die Eisenbahnen mit Hilfe der enorm reichen Wasserkräfte in elektrische Eisenbahnen umzuwandeln. Das Hochgebirge ist bis jetzt dreimal vom Eisenbahnstrang durchbrochen worden, von S nach N durch die Eisenbahn von Kristiania nach Trondhjem, von O nach W durch die von Stockholm nach Trondhjem und in ebensolcher Richtung durch die Ofotenbahn. Alle größeren Orte sind durch Schnellzugslinien verbunden. Im Sommer verkehrt auf der 1066 km langen Strecke Stockholm-Narvik der Lapplandexpreß.

Am schnellsten kommen die Skandinavier nach dem Kontinent, wenn sie bis zur Südspitze Schwedens fahren, nach *Trelleborg*, wo täglich zweimal ein Dampfer nach Saßnitz fährt, der die 107 km (58 Seem.) lange Entfernung in reichlich 4 Stunden zurücklegt. Ebenso fahren Dampfer zweimal täglich von Saßnitz nach Trelleborg. Die zahlreichsten Verkehrslinien bestehen zwischen Skandinavien und Deutschland. Alle bedeutenderen Häfen Skandinaviens stehen mit deutschen Häfen in regel-

---

[1]) Dampfer passieren die ganze Strecke in 54 Stunden. — [2]) Siehe Eisenbahnen der Erde. Bd. I, § 101. Eisenbahnen am Ende 1902 in Schweden 12177, in Norwegen 2344 km.

mäßiger Verbindung. — Bei der dünnen Bevölkerung und den schwierigen Verkehrsverhältnissen der nordischen Länder ist der rege Postverkehr geradezu auffallend [1]) [2]).

Neben dem Güterverkehr wächst für Skandinavien von Jahr zu Jahr der Touristenverkehr, der besonders durch die Nordlandfahrten des Deutschen Kaisers angeregt worden ist. Durch den internationalen Reiseverkehr haben neben Kopenhagen besonders Malmö, Göteborg und Kristiania gewonnen, auch Trondhjem und Hammerfest.

§ 195. Grundzüge des Handels und Verkehrs von Skandinavien. Auffallend ist in beiden skandinavischen Ländern der starke Schiffsverkehr. Dies erklärt sich daher, daß fast alle bedeutenden Städte am Meere liegen. Es fällt mithin der Löwenteil des inneren Verkehrs der Küstenschiffahrt zu. In Norwegen ist der Binnenhandel weit geringer als in Schweden, von den 50 Städten Norwegens liegen nur 6 und zwar sehr kleine im Binnenlande. Norwegen besitzt sowohl der Schiffszahl (1903/04: 2584, davon 1740 Segler) wie dem Tonnenraum nach (1,34 Mill. Reg. t) die viertgrößte Handelsflotte der Erde. Schwedens Flotte ist nicht halb so groß und nimmt erst den 10. Platz in der Rangordnung der Welthandelsflotte ein [3]).

Daß die Schiffahrtsbewegung sehr rege ist, ist bei der Lage und den Roherzeugnissen der skandinavischen Länder sehr natürlich [4]).

V. Handel und Verkehr Schwedens.

§ 196. Wichtige schwedische Handelsorte. In Schweden haben sich wichtigere Binnenhandelsorte in der großen Senke der Mitte entwickelt, oder auch da, wo die Schätze des Bodens zur Ansiedelung zwangen. Die Binnenhandelsorte haben nur für die Landeserzeugnisse Bedeutung.

Im Gebiete der Senke liegen *Jönköping*, *Linköping*, *Wenersborg*, *Karlstad*, *Oerebro* und *Eskilstuna*, im südlichsten Zipfel Schwedens *Lund*.

Gewiß ist es kein Zufall, daß an den Enden der großen Achse, die sich durch die schwedische Senke zieht, die beiden größten und bedeutendsten Städte Schwedens entstanden sind: *Stockholm* und *Göteborg*.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 98.

[2])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Mill. Stück
Schweden 1901 [*1891*]	268 [*184*]	51 [*33*]	3,6 [*1,9*]	124 [*40*] [*96: 63*]	155 [*3,9*] [*96: 58*]
Norwegen 1901 [*1891*]	119 [*58*]	86+46*) [*15+17*]	2,2 [*1,6*]	114 [*1896: 30*]	50 .

*) Privattelegraphenlinien.

[3]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123. Schwedische Flotte 1903/04: 2109 Schiffe (davon 1515 Segler) mit 0,6 Mill. Reg. t.

[4]) Schiffahrtsbewegung Skandinaviens.

	Anzahl d. gesamt. ein- u. ausgelauf. Sch.	*Tonnengehalt* in Mill. Reg. t	*Schwed. Sch.* allein / *Norweg. Sch.* allein	*Tonnengehalt* in Mill. Reg. t	*Dampfer* allein	*Tonnengehalt* in Mill. Reg. t
Schweden 1901 [*1891*]	69 876 [*60 941*]	16,6 [*11,3*]	39 178 [*28 324*]	7,6 [*3,8*]	32 208 [*26 506*]	14,0 [*6,9*]
Norwegen 1902 [*1891*]	24 624 [*24 364*]	6,1 [*5,8*]	13 144 [*13 402*]	4,1 [*3,9*]		

Stockholm verdankt seine Entfaltung der glücklichen Lage am Ausfluß des Mälarsees, wo es sich von der Insel Staden, gleichwie Paris auch von einer Insel aus, allmählich über benachbarte Inseln und das Festland ausbreitete. Stockholm ist eine der schönstgelegenen Städte Europas. Mit der natürlichen Lage verbindet sich zugleich die herrlichste Handelslage am Eingang in den geräumigsten Hafen Schwedens[1]. Das erkannten zuerst die Hanseaten und dann vor allem Gustav Wasa, der alle Mittel aufbot, die Stadt zum ersten Stapelplatz des schwedischen Ostseehandels zu machen. Nachdem der größte Teil des Ostrandes der Ostsee nicht mehr im schwedischen Besitz war, wurde Stockholm auch aus seiner zentralen Lage innerhalb des schwedischen Reiches herausgeschoben. Das ist der schwerwiegendste Grund, weshalb Stockholm im letzten Jahrhundert verhältnismäßig nicht so gewachsen ist wie andere Städte Schwedens, so besonders wie das jüngere Göteborg. Dessen Aufschwung datiert seit der Kontinentalsperre, als es sich die Engländer zum Lagerplatz ihrer Waren für Nordeuropa auserkoren hatten. Göteborg war 1805 $^1/_6$ so groß als Stockholm, heute ist es $^2/_3$ so groß. Stockholm müßte bei gleichem Wachstumsverhältnis eine Stadt von über 1 Mill. E. sein.

Göteborg ist gegenwärtig die erste Industrie- und Handelsstadt Schwedens[2]. Für Göteborgs Aufschwung kommt wiederum seine Lage in Betracht. Sein fast immer eisfreier Hafen ist der größte Hafen Schwedens an der Nordsee. Demnach hat Göteborg für den Welthandel und Weltverkehr eine viel exponiertere Stellung als Stockholm, was für die schwedische Ausfuhr nach England, Frankreich und Holland von weittragendster Wichtigkeit ist. Stockholm wird indessen nie seine Bedeutung für den Ostseeverkehr verlieren, und an Anlage und Schönheit kann keine andere nordische Stadt an die königliche Inselstadt, das nordische Venedig, heran. Für Handel und Verkehr hat Stockholm noch insofern Bedeutung, daß es Sitz der Reichsbank, der wichtigsten schwedischen Geldinstitute und einer Börse ist. Stockholm ist weniger Export-, als Importhafen; [die schweren Massenartikel, wie Eisenerze, Holz werden von ihren Erzeugnisorten auf direktestem Wege zur Küste geschafft].

Zum drittgrößten Hafen hat sich *Malmö*[3]) am Sund entwickelt.

Malmös Lage zu Kopenhagen und zu Deutschland (Lübeck) hat neben dem ertragreichen Hinterland diese Entwicklung begünstigt.

§ 197. Der Aufsenhandel Schwedens. Holz, Erze und landwirtschaftliche Erzeugnisse sind die drei großen Gruppen der schwedischen Ausfuhr. Am wichtigsten ist die Holzausfuhr, die gegenwärtig die reichliche Hälfte des Wertes des gesamten Exportes ausmacht.

Der Wert der schwedischen Holzausfuhr betrug 1849 reichlich 4 Mill. Mk., 1884 schon 110 Mill. Mk. und mit dem Jahre 1900 sind die 200 Mill. Mk. überschritten worden, doch ist der Wert gegenwärtig wieder auf 150 Mill. Mk. zu-

---

[1]) 1901 (1900) verkehrten in *Stockholm* 54868 (56365) Schiffe mit 4,7 (4,9) Reg.t, wovon auf den Auslandsverkehr 2682 (2961) Schiffe mit 1 (1) Mill. Reg.t entfielen. — [2]) In *Göteborg* verkehrten 1901 (1900) 13807 (14180) Schiffe mit 3,1 (3,1) Mill. Reg.t, wovon auf den Auslandsverkehr 5488 (5901) Schiffe mit 2,4 (2,5) Mill. Reg.t kamen. — [3]) In *Malmö* verkehrten: 1901 (1900) 11127 (11198) Schiffe mit 3,6 (3,4) Mill. Reg.t, wovon auf den Auslandsverkehr 8040 (8148) Schiffe mit 2,9 (2,7) Mill. Reg.t entfielen.

rückgegangen [1]). Alle schwedischen Häfen führen Hölzer, Bretter oder Zellulose aus, besonders Göteborg, Malmö, Kalmar, Gefle, Sundsvall und Hernösand.

Die Erzeugnisse der Landwirtschaft, wie Vieh, Speck, Getreide, Mehl, Butter und Eier, werden vorwiegend von den Häfen der West- und Südküste Gotlands ausgefahren, da diese Erzeugnisse in der Hauptsache nach Großbritannien gehen.

Die wichtigsten Ausfuhrhäfen für Eisenerze sind Göteborg, Stockholm Gefle und Luleå.

Trotz dieser bedeutenden Ausfuhr von Rohmaterialien und einfach bearbeiteten Erzeugnissen bleibt das Gesamtergebnis der Ausfuhr immer hinter dem der Einfuhr zurück (also passive Handelsbilanz) [2]).

Im letzten Vierteljahrhundert hat der schwedische Gesamthandel im allgemeinen zugenommen *[1902 1009,7 Mill. Mk. und 1883 657,4 Mill. Mk.]*. Doch ist der Zuwachs nicht stetig gewesen. Am Ende der achtziger wie der neunziger Jahre (gegen Ende des Jahrhunderts) läßt sich ein bedeutendes Anschwellen des Handels wahrnehmen. 1900 hatte er mit 1042 Mill. Mk. seinen höchsten Wert erreicht; schon im Jahre darauf fällt er wesentlich infolge der Holzüberproduktion.

In der Ausfuhr stehen neben dem Holz und Holzstoff die Eisenerze und tierischen Erzeugnisse, Papier und Papiererzeugnisse obenan; es folgen Maschinen und Eisenwaren, Schreinerarbeiten, Steine, Streichhölzer, Fische, Glas, Hafer u. a. [3]). In der Einfuhr kommen dem Werte nach zuerst Steinkohlen, Roggen und Weizen, Kaffee, Maschinen und Eisenwaren, sodann Häute, Fische, Baumwolle und Baumwollenwaren, Wolle, Wollgarne, Woll- und Seidenwaren, Petroleum, vegetabilische Öle, Fett, Schweinefleisch, Ölkuchen, Tabak, Kleie, Wein, Schiffe [4]).

Die Verkehrsländer Schwedens. Die meisten Waren der Ausfuhr gehen nach Großbritannien (fast zwei Fünftel des Ausfuhrwertes) [5]); die Hälfte des britischen Wertes beträgt die Ausfuhr nach Deutschland. Die nächstwichtigsten Länder des Exportes sind Dänemark (ein Drittel des britischen Wertes), Frankreich, Holland, Rußland mit Finland, Belgien, die Union, Norwegen und Spanien.

In der Einfuhr behauptet Deutschland den ersten Platz (mit einem Drittel des gesamten Importwertes). Großbritannien schließt sich eng an und erst in weiterm Abstand folgen Dänemark, Rußland mit Finland, Norwegen, Belgien, Holland, Frankreich, die Union, Spanien und andere Länder.

Schwedens Handelsverkehr mit Deutschland hat in den letzten zehn Jahren (S. 84) keine erheblichen Fortschritte gemacht [6]). Immer steht aber die deutsche Ausfuhr nach Schweden höher als die schwedische nach Deutschland. Schweden bezieht aus Deutschland hauptsächlich Wollengarne, wollene Tuch- und Zeugwaren (jährlich über 10 Mill. Mk.), Handschuhleder,

---

[1]) Über die schwedische Holzausfuhr und Überproduktion vgl. Bd. I, § 65. — [2]) 1902 Einfuhr 568,3, Ausfuhr 441,4 Mill. Mk. im Gesamthandel. — Vgl. dazu Bd. I, § 121. — [3]) Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel nach dem Werte (1901) in Mill. Mk.: Holz 149, Eisenerze 46, Butter 41, Holzstoff zur Papierfabrikation 29, Papier 16, Maschinen 14, Schreinerarbeiten 10, Steine 9, Streichhölzer 9, Hafer 4. — [4]) Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel nach dem Werte (1901) in Mill. Mk.: Steinkohlen 67, Roggen und Weizen 31, Kaffee 26, Maschinen 22, Eisenwaren 18, Häute 16, Fische 15, Baumwolle 14, Wollwaren 14, Petroleum 12, vegetabilische Öle 10, Fett 10. — [5]) 1901 167 Mill. Mk. — [6]) Vgl. Bd. I, Anmerkung auf S. 182.

Korduan (2—3 Mill. Mk.), feine und grobe Eisenwaren (gegen 6 Mill. Mk.), Telegraphenkabel, Weizen und Roggen (10 Mill. Mk.), Sämereien, Baumwollengarn, rohe Schafwolle, Rindshäute, feine Lederwaren und feine Waren aus Messing und Kupfer; es führt dagegen nach Deutschland: Eisenerze (jährlich gegen 20 Mill. Mk.), Bau- und Nutzholz (20 bis 30 Mill. Mk.), Steine (gegen 10 Mill. Mk.), frische Fische, Kalbfelle, Obst und frische Beeren, bes. Preißelbeeren oder Kronsbeeren (jährlich 1 bis 4 Mill. Mk.).

VI. Norwegens Handel und Verkehr.

§ 198. Wichtige norwegische Handelsplätze. Unter den 44 Hafenplätzen Norwegens nehmen *Kristiania* und *Bergen* die erste Stellung ein.

Kristiania ist die wichtigste Handelsstadt Norwegens. Es liegt im Hintergrunde des tief ins Land einschneidenden Kristianiafjords und inmitten der ertrag- und volkreichsten Landschaft von Norwegen. Über Kristiania bewegt sich die Hälfte der Einfuhr des ganzen Landes, aber nur ein Viertel der Ausfuhr. *Bergen*, inmitten der Küste des skandinavischen Kopfes gelegen, war früher die erste Handelsstadt Norwegens; diesen Vorrang hat ihr erst in neuester Zeit Kristiania abgerungen. Die bedeutende Entwicklung im Mittelalter hatte Bergen der Hansa zu verdanken. Die 1340 hier begründete deutsche Handelsfaktorei beherrschte bald den ganzen Handel. Noch heute ist in Bergen der alte deutsche Stadtteil der belebteste und verkehrsreichste. Im Welthandel ist Bergen wichtig als erster Ausfuhrhafen für Fische und Fischereiprodukte. Beinahe die Hälfte des Fischereiexportes des Reiches geht von Bergen aus. Kabeljau und Hering stehen obenan. Der Kabeljau geht von Bergen als Stockfisch nach Italien, Schweden, Holland, Großbritannien, Deutschland, Rußland (Finland) und Belgien, als Klippfisch nach Spanien und Portugal, Italien, Deutschland, Schweden und Großbritannien. Bergen verschifft seine gesalzenen Heringe vorzugsweise nach Deutschland, Schweden und Dänemark.

§ 199. Norwegens Aufsenhandel. Eine mehr stetige Steigerung hat der norwegische Handel erst seit 1892 zu verzeichnen. Den Rückschlag im Jahre 1901 hat Norwegen mit dem folgenden Jahre wieder gut gemacht. Stets ist die Handelsbilanz eine passive gewesen; nicht selten ist das Wertverhältnis der Einfuhr zur Ausfuhr wie 2 : 1 gewesen [1]).

Die norwegische Ausfuhr beschränkt sich in der Hauptsache auf die Naturerzeugnisse. Unter den Naturerzeugnissen stehen die des Mineralreichs weit hintenan. Holz und Holzwaren, Zellulose führen Kristiania, Fredrikstad, Fredrikshald, Drammen, Arendal und Kristiansand aus. Auch Trondhjem betreibt Export mit Zimmerholz. Aber von allen Häfen werden Fische und Fischereiprodukte ausgeführt. Die Ausfuhr von Papier, Ölen, Häuten und Mineralstoffen ist noch ansehnlich [2]).

---

[1]) 1902 Ausfuhr 204 und Einfuhr 323 Mill. Mk. im Spezialhandel, im Gesamthandel 1903 Ausf. 207, Einf. 330 Mill. Mk. — Vgl. Bd. I, § 121. — [2]) Die wichtigsten Ausfuhrartikel waren i. J. 1902 dem Werte nach in Mill. Mk : Holz 41, Zellulose 30, Fischereierzeugnisse 50, Butter 4, Schwefelkies 3, Zündhölzer 1, Eis 0,6.

Die beiden wichtigsten Ausfuhrartikel, Holz und Fische, die in den 60er Jahren $^9/_{10}$ des gesamten Ausfuhrwertes umfaßten, betrugen in den letzten Jahren ungefähr $^2/_3$.

In der Einfuhr stehen dem Werte nach obenan Brotstoffe, allerhand Webwaren und Garne, Kolonialwaren und Früchte, Mineralien (Kohlen), Metallwaren und Maschinen, Talg, Öl und Teer, Mineralstoffe, Farben und Chemikalien [1]).

Die Verkehrsländer Norwegens. Der Export ist in der Hauptsache nach Großbritannien mit Irland gerichtet, zwei Fünftel der gesamten Ausfuhr [2]). Nach Deutschland geht etwa ein Achtel der Ausfuhr. Die nächstwichtigen Länder des Exports sind Schweden, Holland, Spanien, Frankreich, Dänemark, Belgien, Rußland mit Finland, Australien, Italien, Amerika, Afrika.

In der Einfuhr stehen sich Deutschland und Großbritannien nahezu gleich [3]). Auf jedes Land entfällt ein Viertel der Gesamteinfuhr. Deutschland steht etwas über England. Die nächsten Importeure sind Rußland mit Finland, Schweden, Dänemark, Amerika, Holland, Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, die Balkanstaaten und die Schweiz.

Der Verkehr Deutschlands mit Norwegen erfreut sich schon seit Jahren eines beständigen Wachstums (S. 84). Fast ohne Unterbrechung ist die Ausfuhr deutscher Waren nach Norwegen gestiegen, in bedeutend größerem Maße als die Einfuhr Norwegens nach Deutschland. Norwegen führt nach Deutschland vor allem gesalzene Heringe (4 bis 6 Mill. Mk., auch mehr des Jahres) ein, sodann frische Fische (1 bis 2 Mill. Mk.), Tran, Fisch- und Robbenspeck (4), Bau- und Nutzholz (3), Kalbfelle (1), Hummern und Schildkröten (1), Zellulose, künstlichen Guano, Calciumkarbid, Finnbarten, Stockfisch. Norwegen bezieht aus Deutschland in der Hauptsache wollene Tuch- und Zeugwaren (5 bis 10 Mill. Mk.), Kleider und Putzwaren, Zucker (5 bis 10 Mill. Mk.), Mehl und Roggen (3), Eisenwaren, Maschinen, Chemikalien, Romanzement, Silber, Hanf, Kartoffeln, Farbendruckbilder und Bücher.

---

[1]) Die wichtigsten Einfuhrartikel waren i. J. 1902 dem Werte nach in Mill. Mk.: Steinkohlen und Koks 31, Roggen 27, Kaffee 13, Gerste 11, Zucker 10, Wollwaren 9, Maschinen und Lokomotiven 7, Wein in Fässern 5, Branntwein und Spiritus 2. — [2]) 1902 84 Mill. Mk. — [3]) Nach der norwegischen Statistik führte Deutschland 1902 für 90 Mill. Mk. Waren und England für 87 Mill. Mk. nach Norwegen ein.

Teil V.

Die osteuropäischen Wirtschaftsreiche.

Rufsland.

I. Boden und Staat.

§ 200. Gröfse und Lage. Das Kaisertum Rußland umfaßt die kontinentale Hauptmasse Europas. Das europäische und asiatische Rußland ist das größte zusammenhängende Ländergebiet der Erde, das sich über ein Viertel des Erdumfanges erstreckt (vom 17° bis 190° ö. v. Gr.) und durch $45^1/_2$ Parallelgrade, also durch rund 4000 km (35° nördlich von Herat bis Kap Tscheljuskin 77° 36′ n. Br.). Das europäische Rußland erreicht den 70° n. Br. auf dem Festland, den 77° auf Nowaja Semlja, und die Halbinsel Krim ragt bis nahe zum 44° n. Br. Mithin erstreckt sich das europäische Reich durch 26 Parallelgrade (rund 2900 km).

Europäisches Rußland	4889000 qkm	94 Mill. E.	19 auf 1 qkm
Polen	127000 „	10 „ „	74 „ 1 „
Großfürstentum Finland	378000 „	3 „ „	7 „ 1 „
In Europa (mit Asowsch. Meer) .	5428000 qkm	107 Mill. E.	20 auf 1 qkm
In Asien (mit Kasp. Meer) . . .	17022000 „	23 „ „	1 „ 1 „
Schutzgebiete Bochara und Chiwa	265000 „	2 „ „	7 „ 1 „
Russisches Reich	22715000 qkm	132 Mill. E.	6 auf 1 qkm

Zum *europäischen Rußland* gehören das eigentliche Rußland mit der Doppelinsel Nowaja Semlja und Polen, außerdem noch das mit gewissen Befugnissen und Rechten ausgestattete Großfürstentum Finland.

Im O lehnt sich das europäische Rußland mit einer 3000 km langen Strecke an den asiatischen Rumpf an. Der Ural bildet die natürliche Grenze. Die politische Grenze greift in der Mitte über den Ural hinaus. Sie greift auch im S über die natürliche des Kaukasus hinaus. Sonst bilden im S noch das Kaspische und das Schwarze Meer die Grenze. Die Westgrenze ist teils kontinental, teils maritim. Österreichisches, deutsches und schwedisch-norwegisches Gebiet wird durch die Landgrenze berührt. Die maritime Grenze bildet die Ostsee. Die Nordgrenze ist nur maritim.

Rußland wird von vier Meeren und vier Landmassen begrenzt. Trotzdem, daß es an vier Meere grenzt und dabei eine so mächtige Ausdehnung hat, besitzt es eine ungünstige Weltlage. Rußland ist den großen Bahnen und den großen Gebieten des Weltverkehrs und Welthandels zu weit entrückt. Eins von den Begrenzungsmeeren, das Kaspische Meer, hat gar keine Verbindung mit dem Weltmeer, ist nur ein Binnenmeer. Das Nördliche Eismeer ist sechs Monate durch Eis geschlossen. Die zwei anderen Begrenzungsmeere sind nur die äußersten Ausläufer großer Nebenmeere; ihre Eingänge liegen in fremden Händen. Rußland ist wie ein gewaltiger Riese, der an Händen und Füßen gefesselt ist und der sich gern befreien möchte; darum auch das Bestreben, durch Afghanistan oder Persien den Indischen Ozean zu erreichen!

§ 201. Küsten und Meere. Die Gliederung der russischen Küste ist im großen ganzen einförmig. Die Flachküstenform ist ganz und gar vorherrschend. Das *Nördliche Eismeer* ist seicht, weitab noch vom Küstenrand. Es dringt mit dem mehrzipfeligen *Weißen Meer* bis über den Polarkreis nach S. Das Festland streckt eine größere und kleinere Halbinsel ins Meer hinaus, *Kola* und *Kanin*. Der an Norwegen sich anlehnende Küstenteil der Halbinsel Kola trägt fjordartigen Charakter. Sonst hat sie wie das ganze nordrussische Gestade nur Flachküste. An der nördlichen Küste, der *Murmannischen Küste*, hat man einen neuen Hafen „*Katharinenhafen*" angelegt. Er liegt gerade da, wo die russische Küste am wenigsten vom Eis zu leiden hat. Zwischen der Halbinsel Kanin und der Doppelinsel Nowaja Semlja liegt die Insel *Kolgujew*. *Nowaja Semlja* (d. i. Neuland, 91 000 qkm) umfaßt zwei nahezu gleichgroße Hauptinseln und eine Anzahl winziger Eilande. Die beiden Hauptinseln sind durch die schmale Straße *Matotschkin Schar* getrennt. Die Inselgruppe ist gebirgiger Natur. Sie scheidet die *Barentssee* im W von dem *Karischen Meer* im O. Beide Meeresabschnitte des Nördlichen Eismeeres stehen im N in Verbindung, ebenso im S, hier durch das *Karische Tor*, das sich zwischen Nowaja Semlja und der *Waigatschinsel* einschiebt. Diese Gebirgsinsel ist wiederum durch die enge *Jugorstraße* vom Festland getrennt.

Die *Ostsee* drängt sich zwischen Rußland und Skandinavien ein. Sie reicht mit einzelnen größeren Abschnitten weit ins russische Gebiet, mit dem *Bottnischen Busen* (ostseitig), mit dem *Finnischen Busen* und der *Rigaer Bucht*. Diese ist durch die Inseln *Ösel* und *Dagö* von der Ostsee teilweise getrennt. Der Finland umziehende Küstensaum ist eine Fjärden- und Schärenküste. Die Schärenwelt der *Ålandinseln* verbindet Südwestfinland mit Schweden. Der Ostteil des Finnischen Busens ist Flachküste. Estland hat eine felsige Flachküste. Dagegen ist die Rigaer Bucht und weiterhin das Gestade bis nach Deutschland von einem Dünenwall, einer den deutschen Ostseeländern ganz ähnlichen Erscheinung, umrahmt. In ihr sind bei Windau und Libau große Häfen ausgebaut worden. Sie sind die günstigsten Häfen an der russischen Ostseeküste, da sie im Winter durch Eisbrecher noch am leichtesten offen zu halten sind.

Die russischen Küsten des *Schwarzen Meeres* sind Flachküsten, und Häfen können nur mit größtem Kosten- und Arbeitsaufwand geschaffen werden. Nur im S der Taurischen Halbinsel oder der Krim und da, wo sich der Kaukasus an das Schwarze Meer herandrängt, sind Steilküsten vorhanden und bieten natür-

liche Häfen dar, deren wichtigster *Sebastopol* auf der Krim ist. Diese Halbinsel war früher Insel und hängt nur durch die schmale, aus Schwemmlandmassen aufgebaute Landenge von *Perekop* mit dem Festland zusammen. Die trichterförmigen Flußmündungen werden durch angeschwemmte Nehrungen vom Meere vielfach abgeschlossen und bilden Strandseen, die nur durch schmale Wasserarme mit dem Meere in Verbindung stehen. Viele von ihnen sind mit der Zeit ganz vom Meere abgeschnitten worden. Man nennt diesen Küstensaum nach den Strandseen (Liman) *Limanküste*. Die abflußlosen Seen werden häufig zur Salzgewinnung benutzt. Auch das *Asowsche Meer* wird von einem sehr flachen Küstenrand umsäumt. Heftige Ostwinde können die Tiefe des Meeres so beeinflussen, daß selbst von Taganrog aus der Spiegel des Asowschen Meeres erst in einem Abstand von mehreren Kilometern sichtbar wird (wie im Anfang des Jahres 1904). Es steht durch die *Straße von Kertsch* mit dem Schwarzen Meer in Verbindung.

Das *Kaspische Meer* ist das größte Binnenwasserbecken der Erde (438700 qkm, also so groß wie Deutschland mit den Reichslanden ohne Süddeutschland) und zugleich die größte Depression der Erde, liegt doch sein Wasserspiegel 26 m unter dem des Schwarzen Meeres. Auf europäischer Seite ist die Küste flach und der Meeresgrund außerordentlich seicht. Viele flache Inseln und Landzungen sind ein weiteres Kennzeichen der europäischen Küste. In zahllosen Armen und Inseln hat die Wolga ihr Delta in das Kaspische Meer vorgeschoben.

Das Kaspische Meer hat für den russischen Staat die größte Bedeutung. Es ist ein russisches Binnenmeer geworden, von dem aus Rußland die Beziehungen mit Transkaukasien, Persien und Zentralasien unterhält.

§ 202. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. Wie Rußland das größte, so ist es auch das einförmigste Land Europas. Ein mächtiges Flachland breitet sich zwischen den Meeren und den begrenzenden Gebirgen (Ural, Kaukasus und Karpathen) aus. In der Mitte dieses großen Flachlandes, doch mehr nach N verschoben in der Linie zwischen Petersburg und Moskau, erhebt sich die *Waldaihöhe* bis 351 m. Von hier streicht nach O zu die viel niedrigere *Nordrussische Landhöhe* und nach W zu die *Westrussische Landhöhe*. Im Hinterland der russischen Ostseeküste erheben sich die *Baltischen Höhen* bis 300 m. An die Waldaihöhe schließt sich südwärts ein breiter Rücken an, der durchschnittlich 250 m hoch ist. Er fällt im S gegen den ostwärts gerichteten Mittellauf des Donez langsam ab, um nochmals jenseit dieses Mittellaufes im S, in der *Südrussischen Steinplatte*, zu 370 m emporzusteigen. Dieser breite mittelrussische Landrücken sinkt im O bis auf 150 m, in den Flußgebieten der Oka und des Don. Er erhebt sich nochmals gegen die Wolga hin, und fällt dann in dem *Bergufer* steil zu diesem Strome ab. Das gegenüberliegende Ufer, das *Wiesenufer*, ist eben, ohne große Bodenabwechselung. Nach dem Ural zu steigt das Land ganz allmählich zu den Höhen des *Urals*, zu 1500 m an. Der Ural fällt bloß nach O steil ab. Er ist das längste Gebirge Europas, zweimal so lang wie die Alpen (rund 3000 km). Er besteht aus dem *Wüsten-* oder *Nördlichen Ural* (Töllpos oder Tölpossis 1656 m), dem *Mittel-* oder *Erzreichen Ural* und dem *Südlichen* oder *Waldreichen Ural* (Jaman Tau 1646 m). Seine Fortsetzung findet er im N nach Nowaja Semlja und nach SW im Obschtschei Syrt. Das *Jailagebirge* auf der Halbinsel Krim steigt bis über 1500 m (Roman Kosch 1540 m).

Der geologische Aufbau des russischen Flachlandes ist sehr einfach. Vom *Baltischen Schild* (S. 202, 203) an breitet sich die *Russische Tafel* aus, ohne irgend welche Faltungen bis zu den Rändern der Tafel, wo im Ural, Kaukasus und in den Karpathen das Grundgebirge der Tafel zutage tritt. Dieses Grundgebirge besteht aus den Gesteinen der archäischen Formation, aus kristallinischen Schiefern, Gneisen und Glimmerschiefern. Die Sedimente der folgenden Formation, die sich heute noch in ihrer ursprünglichen horizontalen Lagerung auf dem Grundgebirge vorfinden, haben auch im Laufe der Zeiten keine erheblichen Faltungen erlitten. Alle diese paläozoischen Gebilde sind mit mächtigen, lockeren Oberflächengebilden bedeckt, die für das gegenwärtige Rußland nicht bloß die Bodenzusammensetzung bedingen, sondern auch an dem Aufbau der einzelnen Bodenerhebungen wesentlich Anteil haben. Sie konnten auch bei der geringen allgemeinen Erhebung des Landes von der abschwemmenden Kraft der Flüsse nicht besonders angegriffen werden, und so haben sie sich in beträchtlich dicker Schicht erhalten.

Bezüglich der Beschaffenheit der Oberflächengebilde unterscheidet sich das russische Flachland in eine nördliche und südliche Hälfte. Die Nordhälfte ist von den gewaltigen Schuttmassen der skandinavischen Vergletscherung bedeckt. Die Südgrenze dieser Schutt- und Schlämmmassenregion geht vom Nordrand der Karpathen über Lemberg, Tula, Kasan, Perm und dem Uralgebirge entlang nach N. Die Schuttdecke hat eine mittlere Mächtigkeit von 50 m und besteht aus erratischen Blöcken, Geröll, Sand und Lehm. Wo letzterer undurchlässigen Boden bildet, sind große Sümpfe und Moore entstanden (*Rokitno-Sümpfe*). Eine reiche Waldbedeckung ist der ganzen Zone eigen. Im N, wo das nördliche Klima der Waldbedeckung ein Halt entgegensetzt, breiten sich mächtige Wiesen- (Flechten-) und Sumpfflächen aus, die *Tundren*, die bei einer 7 bis 9 monatlichen Gefrierung des Bodens Fischern und Jägern das Leben ermöglichen. Der große russische Waldgürtel ist hie und da durch Sandflächen und Wiesen unterbrochen. Wo der Wald gerodet ist, bedeckt fruchtbarer Humusboden die Erde und macht Ackerbau schon in nördlicheren Gebieten lohnend.

Die Südhälfte des russischen Flachlandes ist die Zone des vom Wind aufgeschütteten Bodens; denn zur Eiszeit und besonders nach dieser Zeit wurden von den umliegenden Steppen und Wüsten Asiens ungeheure Staubmassen herbeigeweht. Dieser Vorgang vollzieht sich heute noch im südrussischen Steppengebiet. Während an der Gletscherschuttgrenze die Decke des Staubbodens (Löß) noch dünn ist, gewinnt sie nach S zu eine Mächtigkeit von 20 m.

Die Lößzone zerfällt wieder in zwei Gebiete, in das nördliche und größere Schwarzerden- und in das südliche und kleinere Steppenerdengebiet. Das Gebiet der Schwarzerde (*Tschernosjom*) beginnt an der Grenze des alten Gletscherschuttes und reicht im W bis Schitomir und Kischinew, im S von Kischinew nach Jekaterinoslaw, den Don in der Nähe des 49° n. Br. entlang bis zur Wolga. In einzelnen Fetzen setzt sich die Schwarzerde noch jenseit der Wolga fort. In diesem großen Gebiete haben frühere größere Waldungen einen fruchtbaren Humus hinterlassen, der sich mit dem Löß mischte und ihm die schwarze Färbung gab. Er ist ein ungemein fruchtbarer Boden. Des-

halb ist er zur Kornkammer Rußlands geworden. Doch zu große Hitze und zu spärlicher Regen kann auch Mißernte und Hungersnot herbeiführen.

Das Gebiet der Steppenerde, des gelben Löß, umfaßt Podolien, Bessarabien, Moldau und die Flachebenen längs des Schwarzen Meeres bis zum Kaspischen Meere und zum Aralsee. Die Kaspische Niederung ist alter Meeresboden und sehr salzhaltig. Mit dem Schwarzen Meer hat das Kaspische Meer in früherer Zeit das große Pontische Binnenmeer gebildet. Die Kuma-Manytsch-Senke zeigt noch den alten Verbindungsweg. Die Steppe nördlich des Kaspischen Meeres ist ganz pflanzenarm und wird wüstenhaft. — Die Steppen im äußersten Süden und die Tundren im äußersten Norden sind die unproduktivsten Gebiete des russischen Reiches.

§ 203. Bewässerung und Klima. Rußland ist in Europa das Land der großen Ströme. Die vielen Schmelzwasser des Frühjahrs, die mächtigen Wälder, die große Erstreckung des Landes, das geringe Gefälle sind einer Flußentwicklung außerordentlich günstig. Alle Hauptflüsse werden schon im Oberlauf schiffbar, ebenso die Nebenflüsse. Nordostrußland wird durch die *Petschora*, den *Mesen* und die *Dwina* nach dem Eismeer entwässert. In das Gebiet der Ostsee gehören die *Newa*, der Abfluß des Ladogasees, der größten Süßwasserschale Europas (18130 qkm), fast so groß wie Schleswig-Holstein, die neben vielen Flüssen das Wasser des Onega- und Seimasees sammelt, die *Narwa*, der Abfluß des Peipussees, die *Düna*, der *Njemen* (Memel) und die *Weichsel*. Die Weichsel nimmt den *Westlichen Bug* mit dem *Narew* auf. Ins Schwarze Meer ergießen sich die *Donau*, die mit der *Kilia* und dem *Pruth* die Grenze nach Rumänien zu bildet, der *Dnjestr*, der *Südliche Bug*, der *Dnjepr*, der viertgrößte Strom Europas, der *Don* mit *Donez*. In das Kaspische Meer fließen die *Wolga* und der *Ural*.

Die Wolga ist der größte Strom Europas. Er hat eine Länge von 3570 km, wovon 3286 km schiffbar sind. Sein Stromgebiet umfaßt eine Fläche, die dreimal so groß als Deutschland ist. Die Wolga entspringt auf der Waldaihöhe, 230 m hoch. Das Gefälle ist für diesen langen Strom außerordentlich gering. Die Waldaihöhe spielt für die russischen Flüsse eine ähnliche Rolle, wie das Fichtelgebirge für die deutschen, der St. Gotthard für die westeuropäischen Flüsse. Nach O fließt von der Waldaihöhe die Wolga ab, nach S der Dnjepr, nach W die Düna und nach N die Zuflüsse des Ladogasees. Bei Twer wird die Wolga schon für Dampfschiffe zugänglich. Bei Kasan wird die Südrichtung eingeschlagen und bei Zarazyn beginnt schon die Spaltung in mehrere parallel nebeneinanderlaufende Arme, von denen die *Achtuba* der wichtigste neben dem eigentlichen Hauptstrom ist. Astrachan liegt an der Spitze des Deltas, das die Wolga in unzähligen Armen 55 km weit ins Kaspische Meer hinausgeschoben hat. Von den Nebenflüssen der Wolga sind die *Kama* und die *Oka* die bedeutendsten; das sind Flüsse, wasserreicher und länger denn der Rhein. Die Kama reicht mit ihren Quellflüssen in sibirisches Gebiet hinein und fördert Handel und Verkehr nach diesem Gebiet. Die Oka entspringt auf dem breiten mittelrussischen Landrücken, sie nimmt die *Moskwa* auf, an der Moskau liegt. Von Moskau an verkehren die Dampfer bis zur Mündung der Oka in die Wolga, also bis zur berühmten Meßstadt Nischnii-Nowgorod.

Bei den geringen Bodenerhebungen, bei der Annäherung der Flüsse im Oberlauf, bei dem häufigen Parallellaufen der verschiedenen Flüsse bietet sich der Verbindung der Stromgebiete durch Kanäle keine Schwierigkeit dar. Das russische Kanalnetz verbindet sämtliche russischen Meere miteinander[1].

Klima. Rußland hat auch in klimatischer Beziehung wenig Nutzen von seinen Meeren. Sie mildern das Gesamtklima nicht. Höchstens in den Ostseeprovinzen und in den dem europäischen Eismeer nahe gelegenen Gebieten macht sich die ozeanische Beeinflussung geltend. Sonst aber herrscht im N wie im S ein ausgeprägt kontinentales Klima, das sich in kurzen, heißen Sommern und in strengen, langanhaltenden Wintern kennzeichnet. Ein Unterschied von S nach N ist nur insofern vorhanden, daß nach N, NO und Asien der Gegensatz zwischen Sommer und Winter immer mehr verschärft wird und der Winter länger und kälter wird[3]. Das Klima Nordrußlands gleicht dem von Westsibirien.

Die Wärmezunahme geht von Norden aus bis zum 50° n. Br. langsam und gleichmäßig vor sich, von da ab wird sie viel rascher bis zum Schwarzen Meer[2]. Das mittlere Rußland hat den größten Unterschied zwischen Sommer- und Wintertemperatur (30°); Kältegrade von —40° sind keine Seltenheit. Der Unterschied zwischen Januar- und Julitempèratur beträgt in den Ostseeprovinzen 24°, am Ural 35°.

In dem ungeheuren ausgedehnten Gebiete herrschen die Sommerniederschläge vor. Der Winter ist dagegen arm an Niederschlägen. Schneemangel macht sich oft in den Ebenen bemerkbar und hindert die Schlittenfahrt. In den Ostseeprovinzen wie in Finland beträgt die jährliche Regenmenge 50 bis 60 cm. Sie nimmt nach dem Innern und nach SO beträchtlich ab. Das mittlere Rußland hat noch 40 bis 50 cm Regenmenge, der SO weit unter 40 cm. Der Ural ist durch sehr reichliche Sommerregen ausgezeichnet (bis 100 cm).

§ 204. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Das russische Reich ist seiner Verwaltung nach eine absolute und erbliche Monarchie, an deren Spitze der Kaiser steht, der sich „Selbstherrscher aller Reußen, Zar von Polen und Großfürst von Finland“ nennt. Alle gesetzgebende, ausführende und verurteilende Macht ist in dem Kaiser vereinigt, dessen Wille allein Gesetz ist. Zugleich ist er das Oberhaupt der orthodoxen katholischen Kirche, unter dem

---

[1]) Über die wirtschaftliche Bedeutung der Flüsse und Kanäle vgl. S. 231.

[2]) Temperaturmittel für russische Orte.

Ort	n. Br.	ö. L.	Jan.	Juli	Jahr
Archangelsk . . .	64° 33'	40° 32'	—13,7	15,8	0,3
St. Petersburg . . .	59° 56'	30° 16'	— 9,3	17,7	3,7
Libau	56° 30'	21° 1'	— 2,7	16,7	6,3
Wilna	54° 41'	25° 18'	— 5,6	18,6	6,5
Moskau	55° 46'	37° 40'	—11,0	18,9	3,9
Odessa	46° 29'	30° 44'	— 3,7	22,6	9,3
Saratow	51° 49'	31° 18'	—10,8	22,0	5,7
Kasan	55° 47'	49° 8'	—13,8	19,5	3,0
Obdorsk*)	66° 31'	66° 35'	—26,9	13,6	—7,8

*) Nahe am Ural gelegen, an der Mündung des Ob.

[3]) Nach der Forschungsreise des russischen Malers Borissoff scheint uns in der Doppelinsel Nowaja Semlja, speziell in der sie trennenden Straße Mototschkin Schar, ein zweiter Kältepol der Erde zu begegnen (+15, —70).

der „heilige Synod“ in St. Petersburg die oberste Verwaltung ausführt. Das europäische Rußland zerfällt in 50 und Polen in 10 Gouvernements.

Bevölkerungen. Das gesamte russische Reich zeigt ein buntes Völkergemisch (142 Völkerschaften), wie es kein europäischer Staat mehr aufzuweisen vermag. Selbst das europäische Rußland zeigt in seinem ethnographischen Bild eine recht bunte Zusammensetzung. Der Grund hierfür ist besonders in der uralkaspischen Pforte, durch die asiatische Völker ungehindert in europäische Länder hinüberfluten konnten, zu suchen. Den größten Anteil an der Bevölkerung hat das slawische Element mit 73 % (Russen 66 %, Polen 7 %). Die Russen gliedern sich wieder in *Groß-*, *Klein-* und *Weißrussen*. Die ersteren nehmen den breiten Rücken des mittleren Rußlands ein. Die Kleinrussen wohnen südlich und südwestlich davon, ihnen gesellen sich die *Kosaken* zu. Die Weißrussen wohnen westlich von den Großrussen im Dnjepr- und Dünagebiet. Die besonderen Völkergruppen *Letten* und *Litauer* wohnen an der Ostsee, die *Rumänen* im SW des Reiches. Mongoloide Völker sind im N die *Esten*, am Südrand des Finnischen Busens, die *Finnen* (Finen), *Lappen*, *Samojeden*, die *Wolgafinnen* an der mittleren Wolga. Die Esten sind von deutscher Kultur wesentlich beeinflußt. Die Lappen und Samojeden sind nomadisierende Renntierzüchter. Die Finnen stehen auf hoher kultureller Stufe, auch die Wolgafinnen, die sich als fleißige Ackerbauer und Bienenzüchter oft recht vorteilhaft von den umwohnenden Russen auszeichnen. Andere mongoloide Völker sind die *Turktataren*, dem Islam angehörig; zu ihnen gehören die *Tataren* in den Gouvernements Kasan, Samara und Orenburg und die *Kirgisen* im N des Kaspischen Meeres. Eine echte mongolische Völkergruppe, die *Kalmücken*, hat sich im 17. Jahrhundert zwischen Wolga, Don und Manytsch niedergelassen.

Den Russen gelingt es, die Oberherrschaft über jene Völker stets zu wahren, einmal weil sie in der Überzahl sind, sodann, weil die andern Stämme mit wenigen Ausnahmen auf sehr tiefer Kulturstufe stehen, und drittens, weil sie durch die Durchsetzung ihres absoluten Willens die Völker in Schach halten.

In Polen und im SW des Reiches wohnen zumeist in Städten etwa gegen 3 Mill. *Juden*. Etwa 1¾ Mill. *Deutsche* haben in Rußland Heimatsrecht erworben; sie sind entweder selbständige Kaufleute und Industrielle oder stehen als Leiter anderen Gewerken vor oder sind Ackerbauer und Viehzüchter. Jede größere russische Stadt hat ihre deutsche Kolonie. Die deutschen Ackerbaukolonien befinden sich nördlich am Schwarzen Meer vom Pruth bis zum Don, dann an der Wolga (Sarepta bei Zarizyn [als Herrnhuter Kolonie von den Herrnhutern jetzt aufgegeben]) und im Kaukasus (bei Tiflis). Alle deutschen Kolonien sind blühend und teilweise sehr gewinnbringend.

Die allgemeine Bildung ist in Rußland sehr gering. Ein geregeltes Schulwesen ist nicht vorhanden; wohl aber in Finland, deshalb hier die durchgängig hohe Allgemeinbildung. Die russischen Bauern waren bis zum Jahre 1861 zum größten Teil Leibeigne. Der Aufhebung der Leibeigenschaft war die Kulturstufe des russischen Volkes noch nicht gewachsen; darum ist dem russischen Volke aus der Aufhebung der Leibeigenschaft noch kein rechter Segen erwachsen, im Gegenteil, das Volk ist mehr verroht und verarmt. Im krassen Gegensatze dazu

steht die hohe Bildung, die Verschwendungssucht und das französische „savoir vivre“ der bevorzugten und vermögenden Klassen.

Das russische Reich hat innerhalb des letzten Jahrhunderts den größten Bevölkerungszuwachs in Europa aufzuweisen. Während sich die Bevölkerung Frankreichs nur um die Hälfte vergrößert und die Deutschlands verdoppelt hat, so hat sich die russische verdreifacht. Trotzdem steht in der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von kaum 20 Bewohnern auf 1 qkm Rußland noch sehr weit hintan (nur Schweden und Norwegen haben weniger). Am dichtesten wohnt die russische Bevölkerung in den Industriegebieten und den Gebieten mit besserem Landbau. In Polen kommen über 100 auf 1 qkm, in der Mitte (Moskau), Wolhynien und Podolien (Kiew) über 70. Die ostsüdlichen Steppengebiete und die nordrussischen Gouvernements haben die geringste Volksdichte (Gouvernement Archangel 0,4 Bew. auf 1 qkm).

Die Bewohner Rußlands sind zumeist Ackerbauer; über drei Viertel (78 %) der Bevölkerung gehört der Landwirtschaft und verwandten Berufen an. Infolge der vorwiegenden Beschäftigung mit dem Ackerbau ist die Landbevölkerung vorherrschend. $^7/_8$ der gesamten russischen Bewohnerschaft wohnen auf dem Lande und das übrige in den Städten. In dem ganzen russischen Reiche gibt es 20 Großstädte (17 in Europa und 3 in Asien)[1]), darunter sind St. Petersburg und Moskau 1-Millionenstädte. Warschau hat über $^1/_2$ Mill. Bewohner und Odessa nicht ganz $^1/_2$ Mill. Städte von 20000—100000 E. gibt es 156 im russischen Reiche und 4 in Finland. Helsingfors, die Hauptstadt Finlands, zählt nur 97000 E.

Die russische Auswanderung, zu der die Juden den größten Anteil stellen, bewegt sich in der Hauptsache nach der Union, dann nach Argentinien und Afrika. Die Anzahl der Auswanderer schwankte in den letzten Jahren von 20000—50000. Die finländische Auswanderung nimmt seit den harten Russifizierungsmaßregeln immer mehr zu[2]). Bemerkenswert ist noch im eigenen Reiche die Auswanderung von Europäisch-Rußland nach Sibirien, jährlich 110000 bis 130000 Auswanderer. Aus Sibirien flutet dagegen des Jahres ein Menschenstrom von nur 50000 bis 60000 Personen zurück.

II. Urproduktion.

§ 205. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Rußland ist im Besitz reicher Naturbedingungen für die Erzeugung von pflanzlichen und tierischen Produkten, Rußland ist außerdem reich an Schätzen in der Erde.

Wir sind gewohnt, Rußland als Kornkammer zu betrachten[3]). Roggen und Weizen sind die Hauptbrotfrüchte. Der Roggen hat mehr im nördlichen und mittleren Rußland das Übergewicht, der Weizen mehr im Süden. Von den Getreidearten beansprucht der Roggen die größte

[1]) In Europa: Petersburg, Moskau, Warschau, Odessa, Lodz, Riga, Kiew, Charkow, Wilna, Ssaratow (Saratow), Kasan, Jekaterinoslaw, Rostow am Don, Astrachan, Tula, Kischinew und Nischnii-Nowgorod; in Asien: Tiflis, Taschkent und Baku. — [2]) Auswanderung aus Finland 1901: 12561, 1900: 10397, 1899: 12075 Personen. — [3]) Kornkammer ist aber nur im relativen Sinne zu verstehen; vgl. S. 225, ebenso auch Bd. I, § 57.

Anbaufläche (290 000 qkm, größer denn die Hälfte Deutschlands). Weizen und Hafer haben annähernd gleichgroße Anbauflächen (160 000 qkm), die Gerste nur halb so viel (80 000 qkm). Der Kartoffelbau hat in den letzten Jahren an Umfang gewonnen (40 000 qkm), besonders in Polen. In Südrußland wird neben dem Weizen auch Mais gebaut, ferner Anis, Senfsamen in der Umgebung von Sarepta.

Polen liefert weiterhin Raps und Rübsen. Buchweizen wird allgemein angebaut, am Kaspischen Meer Krapp und Süßholz. Außerordentlich wichtig ist in neuerer Zeit die Zuckerrübenkultur, die in den an Österreich angrenzenden Gebieten und weiterhin nach der südlichen Schwarzerde bis Charkow hinaus betrieben wird. Zur Gewinnung von Speiseöl wird in Mittel- und Südrußland die Sonnenblume angebaut. In Südrußland kultiviert man auch viele Gurken und Wassermelonen. Hopfen- und Mohnbau nehmen geringe Flächen in Anspruch. Dagegen hat durch bessere Pflege in den letzten Jahren der Weinbau in Bessarabien, auf der Halbinsel Krim und im Mündungsgebiet des Don und Donez gewonnen. Den Tabakbau pflegt man in Wolhynien, Podolien, östlich von Kiew im Schwarzerdengebiet und am mittleren Don.

Unter den Handelsgewächsen werden Flachs und Hanf schon seit alter Zeit gebaut. Der Flachsbau beginnt im W am Rigaischen Meerbusen und im N am Onegasee und zieht sich von diesen Gebieten bis nach der Mitte des Reiches. Er ist seinem Umfang nach der erste in Europa. Im S seines Gebietes schließt sich in schmälerer Zone von W nach O der Hanf an.

Im europäischen Rußland bleibt der Ernteertrag weit hinter dem Mittel der übrigen Länder zurück [1]). Es gibt übrigens jetzt kein Land auf der Erde, in dem der Ernteertrag auf der Flächeneinheit geringer wäre als in Rußland, oder mit anderen Worten, in dem der Ackerbau schlechter betrieben würde als in Rußland. Es gibt keinen rechten Fortschritt in technischer Beziehung. Zum Zweck der Steueraufbringung findet wohl ein vermehrter Anbau statt, aber er ist nur ein Raubbau ohne Düngung. In Rußland wird auf der Flächeneinheit ein 50 bis 70% geringerer Ertrag geerntet als selbst in Ländern, die zur Landwirtschaft so ungeeignet sind wie Australien und Algier, ja Rußland steht noch tief unter Serbien mit seinen primitiven landwirtschaftlichen Verhältnissen. Neben dem niedrigen Bildungsgrad der Bauern ist es der bei den Großrussen übliche Gemeindekommunismus, nach dem der Acker zeitweise an dieses oder jenes Gemeindeglied verteilt wird, was einem bessern landwirtschaftlichen Betrieb nicht günstig ist. Die jeweilige Brache macht immer 30% des Ackerlandes aus. Die Erntestatistiken ergeben, daß die höchsten russischen Ernten immer noch um ein mehrfaches niedriger sind als die Mittelernten anderer Länder. Ebenso steht es mit dem Saatgut; im besten Falle kommen in Rußland immer noch zweimal so viel Samen nutzlos um als im Mittel sonstwo in einem Kulturlande.

In Rußland betrugen die Durchschnittsernten an Getreide in den letzten Jahren 475 Mill. dz; davon werden durchschnittlich 60 bis 75 Mill. dz jährlich

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 57.

ausgeführt. Von den übrig bleibenden 400 Mill. dz muß bei dem schlechten russischen Wirtschaftssystem mindestens ein Drittel als Saat aufbewahrt werden. So verbleiben zur Ernährung noch 267 Mill. dz, d. h. auf je 1 Kopf 240 kg, im günstigsten Falle auch 270 kg auf je 1 Kopf. Das russische Zentralkomitee zur Hebung im Schwarzerdengebiet hat als geringsten Jahresbedarf für den Kopf der Bevölkerung 300 kg Getreide für notwendig erachtet. Demnach ist bei den russischen Ernten fast stets ein Defizit vorhanden (nur in ganz günstigen Jahren, wie 1899/1900, war ein Mehrertrag vorhanden), und Rußland müßte eigentlich Getreide einführen. Die Ausfuhr an Getreide ist nur dadurch möglich, daß der russische Bauer gleich nach der Ernte seine Steuern aufzubringen hat. Die Getreidehändler stehen zur Erntezeit mit dem Gelde bereit, drücken die Preise, und der Bauer verkauft mehr, als er wollte.

Rußland könnte bei einem ähnlichen Wirtschaftssystem wie in Deutschland oder Frankreich einen mindestens dreifach höheren Ernteertrag als gegenwärtig erzielen. Bringen klimatische Verhältnisse, lang andauernde Hitze und Spätfröste, Mißernten, so sind Hungersnöte in den weiten russischen Gebieten, die immer noch ungenügende Verkehrswege und Verkehrsmittel haben, die unausbleibliche Folge (wie in den Jahren 1891, 1898). Aus alledem erklärt sich auch die geringe Kaufkraft des russischen Bauern, die sich auch überraschenderweise im Verbrauch von absolutem (reinem) Alkohol deutlich ausspricht; in Rußland kommen nur 2,3 l auf jeden Einwohner, in Deutschland 4 l.

Der russische Wald gehört zum größten Teile ($^5/_6$) dem Staate. Auch er wird schlecht bewirtschaftet und rücksichtslos abgeholzt. Trotzdem birgt er einen unerschöpflichen Reichtum an Holz. Zellulose zur Papierfabrikation und Pottasche gewinnt man jetzt in großen Mengen, außerdem Harz, Pech und Teer.

§ 206. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Viehhaltung könnte im allgemeinen viel besser sein, wenn sich auch einzelne Landschaften durch besondere Rassenzucht auszeichnen[1]). Obenan steht die *Schafzucht* im südlichen Schwarzerden- und im Steppengebiet. Die *Rinderhaltung* ist die nächst wichtigste. Neben der *tscherkassischen* Steppenrasse (Tscherkasy am mittleren Dnjepr, in der Ukraine) ist die bekannteste die aus Podolien. *Pferde* werden von den südlichen Völkern auf freier Weide gezüchtet, im W mehr in Gestüten; hier im Polnischen wird die *Schweinezucht* am stärksten im russischen Lande betrieben. Das Haustier der Nordvölker ist das *Renntier* (reichlich $^1/_2$ Mill. Stück) und das der Steppenvölker das *Kamel* (reichlich 1 Mill. Stück). An der mittleren Wolga, an der Oka, in Kleinrußland und Polen wird *Bienenzucht* betrieben und in Taurien *Seidenraupenzucht*.

Die Jagd ist in den russischen Wäldern noch einträglich, besonders an *Pelztieren*, wie Bären, Wölfen, Füchsen, Mardern, Hermelinen, Eichhörnchen und Hasen. Auch das *Federwild* ist sehr geschätzt, wie Auer- und Birkwild, wegen der Federn viele Entenarten und am Eismeer die Eidergänse.

---

[1]) Über die Größe und Dichte des Viehbestandes vgl. Bd. I, § 72.

Die Fischerei ist ein einträgliches Gewerbe an der Wolga, am Unterlauf der anderen Zuflüsse zum Kaspischen Meere, auf diesem selbst und auf dem Schwarzen Meere. Der S des Landes bringt *Störe* und *Hausen* (Kaviar und Hausenblase), der N *Heringe* und *Kabeljau*; auch *Lachse* und andere wohlschmeckende Fische bringen die Gewässer. Der *Seehund* wird im Kaspischen Meere und im N gefangen.

§ 207. Erzeugnisse der Mineralwelt. Die russischen Mineralschätze werden nur teilweise gehoben. Für die russische Industrie ist bei der riesigen Ausdehnung des Landes sehr wichtig, daß Steinkohlen und Eisenerze benachbart vorkommen[1]). Der Bergbau verteilt sich auf fünf Hauptgebiete. Der kaukasische Bergbau auf Kohle und Eisen hat jetzt noch wenig Bedeutung, da die nahegelegenen Naphthaquellen und Manganerze größeren Gewinn bringen. Das Kohlenbecken Mittelrußlands umfaßt einen Kreis, der Moskau und Tula einschließt. Die Tulaer Gegend bringt gute Steinkohle. Das dritte und altberühmte Bergbaugebiet ist der Ural, dessen Reichtum an Eisenerzen fast unerschöpflich ist. Die Eisenwerke leiden aber daran, daß sie, weil sie die Wasserkraft aufsuchten, zu sehr in die Täler eingedrungen sind und darum schlechten Anschluß an größere Verkehrswege finden können. Auch kommt ihnen die Steinkohle des Urals wenig zu Nutzen, da diese an andere Orte als das Eisenerz gebunden ist. Wie Schweden hat auch der Ural seine *Eisenerzberge*. Der Ural liefert außerdem Gold, Platin, sowie Kupfer- und Manganerze. Die weitaus wichtigsten Bergbaugebiete, die auch gegenwärtig auf der höchsten Entwicklungsstufe in Rußland stehen und den Ausschlag für die Gesamtproduktion geben, sind der südrussische und der polnische Bezirk. Das erste, das Donez-Dnjeprbecken, umfaßt gegen 30000 qkm; die östlichen zwei Drittel enthalten Anthrazit, das westliche Drittel dagegen birgt in reichlicher Menge beste Bockkohle, die die Grundlage des Hochofenprozesses sind. Eisenerze finden sich im ganzen Kohlenbecken verstreut, doch sind sie wegen ihres 40 bis 50prozentigen Eisengehaltes noch wenig abgebaut worden, wohl aber die Magneteisenlager im SW von Jekaterinoslaw (bei Kriwoj Rog), die 90 qkm einnehmen und sehr reich an Metall (60 bis 70 $^0/_0$) sind. Das fünfte Bergbaugebiet liegt im südlichen Polen; man findet Eisenerze und an der schlesischen Grenze Steinkohle; auch Zink- und Bleierze werden gefördert. Rußland ohne Kaukasien ist nicht arm an Naphthaquellen, sie sind über das ganze Land verstreut, doch kommt ihre Produktion gegenüber der kaukasischen kaum in Betracht.

Rußland ist reich an Salz. In den Steppengouvernements Astrachan und Orenburg sind große Steinsalzlager. Viele Steppenseen sind zu mächtigen Salzschüsseln eingedampft (*Eltonsee* u. a.). Sole liefern mittlere und nördliche Gouvernements. Die Limane am Schwarzen Meere dienen einer großen Salzerzeugung.

---

[1]) Über die Mineralausbeute Rußlands vgl. Bd. I, § 81.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 208. Rußland als Industriestaat. Die Industrie Rußlands ist vor allem Hausindustrie; sie wird schon seit alten Zeiten betrieben. Schon die Natur des Landes zwingt die Menschen zu häuslicher Beschäftigungsart; die Winter sind zu lang und andauernd und hindern die Arbeit im Freien und das Befahren der Flüsse. Bestimmte Bezirke und Orte betreiben vielfach nur einen bestimmten Fabrikationszweig; so fertigen verschiedene Dörfer im Kasaner und Moskauer Bezirk Gold- und Silberwaren, die Bewohner von Tula die russische Teemaschine „Samowar" und Waffen, „Tulaklingen", von Petersburg Kasserollen, von Wladimir Mörser. Die Fabrikindustrie geht wohl bis ins 17. Jahrhundert zurück, hat sich aber trotzdem sehr langsam entwickelt. Erst in neuester Zeit nimmt sie in den fünf Kohlen- und Erzbecken einen großen Aufschwung. Namentlich sind das polnische und südrussische Industriebecken, in denen in jüngster Zeit Großbetriebe ersten Ranges entstanden, ausgerüstet mit den besten Errungenschaften der Neuzeit. Das polnische Industriebecken verdankt seine Bedeutung in der russischen Volkswirtschaft weniger seiner natürlichen Grundlage als seinen wirtschaftlichen Vorzügen an Arbeit und Kapital; der polnische Arbeiter ähnelt in seiner Verwendbarkeit dem Westeuropäer. Das nördliche Industriegebiet hat die besten natürlichen Bedingungen, leidet aber unter dem Mangel geschulter Arbeiter.

§ 209. Industrien auf pflanzlicher Grundlage. Die Produkte der Landwirtschaft sind die Grundlage zahlreicher Gewerbe: die Müllereien in Polen (Ljublin), im Schwarzerdengebiet (Jelez), in Südrußland (Odessa), die Maccaronifabriken (Odessa), die Bäckereien („Tulaer Gebäck"), die Branntweinbrennereien (Wilna, Petersburg, Njeschin, nordöstlich von Kiew). Saratow besitzt große Ölmühlen. Weinfabrikation blüht im S des Landes (Kischinew), vor allem auf der Halbinsel Krim (Simferopol, Sebastopol, Jalta). In Odessa ist eine große Champagnerfabrikation emporgeblüht. Die Tabakfabrikation ist in vielen Orten des W zu Hause (Petersburg, Warschau, Ljublin, Wilna, Kischinew, Jekaterinoslaw, Charkow, Saratow). Leinen- und Hanfindustrie sind weithin verbreitet, vor allem im Moskauer Bezirk, südlich von Moskau (Rjasan, Orel, Pensa) und nördlich davon (Twer, Jaroslawl, Kostroma). Kasan ist durch seine Kattune berühmt. Twer hat große Seilereien und Wologda Segeltuchfabriken.

Von allen Faserstoffen, die in Rußland verarbeitet werden, ist die Baumwolle der wichtigste. Die Baumwolle hat die Vorherrschaft von Wolle und Leinen in verhältnismäßig kurzer Zeit gebrochen. War der Verbrauch von Rohbaumwolle im Jahre 1801 reichlich 100000 kg, so 1901 über 90 Mill. kg; wurde außerdem in früheren Jahren der gesamte Bedarf an Rohbaumwolle aus dem Auslande bezogen, so wird gegenwärtig ein Drittel des Bedarfs im Inlande (Transkaukasien, Bochara, Chiwa und namentlich Turkestan) erzeugt. Diese Möglichkeit, den Rohstoff im eigenen Lande erzeugen zu können, gibt Rußland unter

den Baumwolle verarbeitenden Ländern Europas eine ganz besondere Ausnahmestellung, deren Bedeutung mit der rasch wachsenden Unabhängigkeit von Amerika und Ägypten immer schärfer hervortritt. Der Hauptsitz der Baumwollwarenfabrikation ist einerseits Polen mit dem Zentrum Lodz-Warschau, andererseits Mittelrußland mit Moskau-Kaluga-Jaroslawl-Wladimir; Iwanowo-Wosnessensk in diesem Zentrum bezeichnet man geradezu als *russisches Manchester*. Ein drittes Hauptgebiet ist Petersburg-Narwa. Quantitativ genügt die eigene Erzeugung jetzt der inneren Nachfrage für die geringeren Sorten fast völlig, nur bessere werden noch dauernd aus Deutschland und England eingeführt.

Der Wald und seine Erzeugnisse beschäftigt eine Menge Leute. Holzstoff wird in großen Mengen ausgeführt. Die Holzbearbeitung blüht in vielen Orten (Moskau, Petersburg) und bringt berühmte Sonderartikel auf den Markt, so die wasserdichten *Holzschachteln* von Reval, die *Kutschen* von Charkow, die blau oder rot lackierten *Makarjewschen Koffer* aus Makarjew (östlich von Nishnii-Nowgorod an der Wolga), die *Zündhölzchen* von Odessa, russische *Holzspielwaren* aus verschiedenen Orten. Moskau und Umgebung liefern viele *Musikinstrumente* aus Holz.

§ 210. Industrien auf tierischer Grundlage. Die Wollenindustrie ist schon seit Peter dem Großen in Rußland eingeführt; er wünschte unter anderem das Tuch für das Militär in eigenen Landesfabriken hergestellt zu sehen. Die oben als Baumwollenzentren hervorgehobenen Gebiete sind zugleich auch die Mittelpunkte der Wollenindustrie und der Tuchfabrikation. Wollenindustrie findet sich noch in Bjelostok, Minsk, Kasan; in Charkow sind große Wollwäschereien. 1714 ließ Peter der Große die erste *Seidenweberei* in Moskau anlegen; sie blüht hier heute noch, wie in Orel und in Wladimir. Die Lederindustrie ist in jedem größeren Ort vertreten (Petersburg, Pskow, Wologda, Warschau, Witesbk, Dünaburg, Minsk, Schitomir, Krementschug, Poltawa, Odessa, Kursk, Orel, Tambow, Jelez, Pensa, Moskau, Wladimir, Kostroma [berühmtes Juchtenleder], Kasan, Samara). Das russische Leder ist ja weithin berühmt. Als besonderer Zweig der Lederbearbeitung hat sich die von *Juchten* oder *Juften* entwickelt, die in dem Gerben der Rinds- und Roßhäute mit Weidenrinde und in dem Einreiben mit Birkenöl besteht. Talgschmelzereien, Stearin-, Lichte- und Seifenfabrikation sind alte russische Industriezweige. Sie blühen noch heute in Ljublin, Krementschug, Poltawa, Odessa, Kursk, Twer, Kasan, Samara. Die Kaviarbereitung beschäftigt über 50 000 Personen, vor allem in Astrachan, sodann in Feodosi(j)a auf der Krim und in Akkerman, südwestlich von Odessa.

§ 211. Industrien auf mineralischer Grundlage. Die Eisenhütten und Eisenwerke sind vorzugsweise an die fünf großen Bergbaugebiete gebunden (S. 227). Große Eisengießereien und Maschinenfabriken finden sich in Petersburg, Warschau, Moskau, Kostroma, Odessa. Jakaterinburg ist der Mittelpunkt des uralischen Hüttenwesens. Andere Hüttenwerke

sind Nischnii-Tagilsk, Newjansk. Eisenbahnwerkstätten befinden sich in Petersburg und Tula. Letzteres und Rjasan liefern viele Metallwaren; besonders sind die Tulaer Kurzwaren bekannt, die aus Stahl, Eisen, Metallkomposition („Tulametall") hergestellt werden. Fabriken für landwirtschaftliche Maschinen besitzen Krementschug und Odessa. Große Gewehrfabrikation haben Kiew, Tula und Moskau, Perm eine große Geschützgießerei. Berühmte Glockengießereien sind die von Kasan und Waldai. Gold-, Silber-, Kupfer- und Bronzefabrikation wird außer in dem eben erwähnten Gebiet an der Wolga auch in Petersburg gepflegt. Berühmt sind die *Tulaarbeiten*, das sind Silberwaren, die mit Niello, einem schwarzen Schmelz, verziert sind [1]. Glaswaren liefern vorzugsweise die Gouvernements Petersburg, Wologda, Wladimir und Orel, Fayencen Wladimir, Moskau und Wolhynien. Erwähnt seien noch die Steinschleifereien, die Marmor- und Jaspisarbeiten von Jekaterinburg. Mit der Petroleumgewinnung sind an den wichtigeren Hafenplätzen des Kaspischen und Schwarzen Meeres große Petroleumraffinerien entstanden.

IV. Verkehr und Handel.

§ 212. Die russischen Verkehrswege. Der Verkehr spielt sich zumeist auf den Wasserstraßen und erst in neuerer Zeit auf den Eisenbahnen ab, nur wenig auf den Landstraßen. Chausseen in unserem Sinne gibt es gar nicht. Feste Landstraßen sind nur zu militärischen Zwecken gebaut worden, in 22 Gouvernements fehlen auch diese. In den übrigen Gouvernements kommen 12 m auf 1 qkm. Der *sibirische Trakt* (6375 km) ist die wichtigste der Militärstraßen; er führt von Petersburg über Nowgorod nach Moskau, dann weiter über Nischnii-Nowgorod, Kasan, Perm, Jekaterinburg, Tobolsk, Omsk und Tomsk nach Irkutsk, um hier die Verbindung mit Kiachta und Peking herzustellen. Die sibirische Eisenbahn hat diesem Straßenzug seinen Wert zum größten Teil geraubt. Ein Hindernis für den Straßenbau bildet der Mangel an geeignetem Gesteinsmaterial. Soweit die alten Gletscher granitisches Geröll hinterlassen haben, ist der Bau von Straßen gepflegt, jenseit der alten Gletschergrenze (S. 220) hört er bald auf. Die andern Straßen sind zur Regenzeit kaum passierbar, am besten im Winter mit dem Schlitten, wo der Schnee alle Unebenheiten ausgleicht.

Die Verkehrswege haben in Rußland gewaltige Entfernungen zu durchmessen, betragen doch schon in der Luftlinie die Entfernungen von Petersburg nach Archangelsk 750, nach Moskau 630, nach Nischnii-Nowgorod 900, nach Perm 1500, nach Cherson ebensoviel, nach Astrachan 1900 km. Für Rußland ist es ein Glück, so viele gut schiffbare Wasserstraßen zu besitzen; sie gleichen immerhin die ungeheuren Entfernungen

---

[1]) Diese Technik blühte früher auch im westlichen Europa, wo sie aber im 16. Jahrh. erlosch; nur hier in Tula hat sie sich noch erhalten.

etwas aus. Freilich haben auch diese Wasserstraßen ihre *tote Zeit;* die Hälfte des Jahres dauert die durchschnittliche Schiffahrtsdauer[1]). Im Sommer sinkt das Wasser oft so niedrig, daß Sandbänke der Schiffahrt hinderlich werden können, wie in der *Wolga*. Der Wasserstand der *Newa* ist am regelmäßigsten, er wird durch den Ladogasee reguliert. Auf der *Düna* gehen wegen der Stromschnellen beim Durchbruch der westrussischen Landhöhe roh gezimmerte Kähne nur abwärts, die in Riga auseinandergenommen und verkauft werden. Der *Dnjepr* ist beim Durchbruch der südrussischen Steinplatte besonders reich an Stromschnellen und kann daselbst nur bei hohem Wasserstand mit Hilfe tüchtiger Lotsen befahren werden. Selbst das seichte, brackische *Asowsche Meer* hat seine tote Zeit, in Taganrog dauert die Schiffahrt nur vom April bis zum November, und das *Kaspische Meer* ist in seinem Nordteil 2 bis 3 Monate zugefroren.

Das russische Kanalsystem umfaßt 30 Kanäle und zerfällt in ein östliches und westliches. Das östliche Kanalsystem stellt die Verbindung des Kaspischen Meeres (Wolga) mit der Ostsee (Newa) und dem Weißen Meer her; das westliche die Verbindung des Schwarzen Meeres (Dnjepr) mit der Ostsee (Düna, Njemen und Weichsel).

Zwei Zukunftskanäle sollen Ozeandampfern und Kriegsschiffen Durchfahrt gewähren: der eine soll von der Ostsee ausgehen nach Dünaburg, zur Beresina und zum Dnjepr — also Ostsee mit Schwarzem Meer verbinden; der andere von Katharinenhafen an der Murmannischen Küste auf Kola durch das Weiße Meer zum Onega- und Ladogasee und nach Petersburg — also Weißes Meer mit der Ostsee verbinden (letzteres Projekt ist Ende 1904 genehmigt worden).

Rußland (Finland ausgeschlossen) hat an Flüssen, Kanälen und Binnenseen ein Wasserstraßennetz von reichlich 120 000 km Länge; davon sind für Dampfschiffe 27 000 km benutzbar, für kleinere Segelschiffe 13 000 km und für Flöße 43 000 km[2]). Die schiffbaren Wasserstraßen wurden im Jahre 1900 von 3 295 Dampfern und 22 859 anderen Schiffen befahren, die rund 33 Mill. t Güter[3]) bewältigten *[1896 wurden auf 1824 Dampfern und 20125 anderen Fahrzeugen 25 Mill. t Güter transportiert; 1890 umfaßte der Wassertransport nur 18 Mill. t].* Der Hauptverkehr findet auf der Wolga statt, denn sie vermittelt den Austausch zwischen der kornreichen Mitte, dem fisch- und salzreichen Süden, dem erzreichen Osten und dem holz- und pelzreichen Norden des Landes. Den nächsten größten Flußverkehr haben Newa mit Ladogasee und Zuflüssen, sie führen die Waren von vieh-, holz- und flachsreichen Gegenden nach der Ostsee. Die Dwina ist ebenso wichtig für den Verkehr der Güter des holz-, pelz-, vieh- und getreidereichen Innern nach den Nordgebieten Rußlands. Gewaltige Barken bis 1000 Ztr. Tragkraft fahren bis Archangelsk. Als Personenverkehrsader hat die Dwina noch

[1]) Über die Schiffahrtsdauer vgl. Bd. I, § 40. — [2]) Vgl. Bd. I, § 93. — [3]) Von den 33 Mill. t Waren, die 1900 auf den Wasserstraßen verfrachtet worden sind, kamen 13 Mill. t auf Bauholz, 4 Mill. t auf Feuerholz, 4 Mill. t auf Getreide, 4 Mill. t auf Naphtha und 8 Mill. t auf verschiedene andere Waren.

insofern Bedeutung, als jährlich 30 000 Pilger (Bohomolzen) und mehr auf ihr nach den im Weißen Meer gelegenen Klöstern der Insel Solowezkii wallfahrten.

Alle Hauptorte Rußlands sind jetzt durch Eisenbahnen verbunden. Diese erweisen sich von größtem Segen für den russischen Koloß, der durch sie gelenk wird. An Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen (am 1. Juli 1903 50 070 km) wird das russische Eisenbahnnetz innerhalb Europas nur von dem deutschen übertroffen. Die Dichte des Netzes ist noch sehr gering[1]).

St. Petersburg und Warschau sind Endpunkte des Nordexpreßzuges, der von Ostende nach Berlin und von hier nach St. Petersburg wöchentlich zweimal und nach Warschau wöchentlich einmal fährt. Die Strecke Berlin-Warschau (638 km) wird in 10 Stunden Fahrzeit überwunden, Berlin-Petersburg (1636 km) in 29 Stunden (Ostende-Petersburg, 2575 km, in 42½ Stunden).

Von welcher Ausdehnung das russische Reich ist und welche Fahrstrecken zu überwinden sind, das mag das Eisenbahnnetz mit dem Mittelpunkt Moskau beweisen. Moskau ist der größte Eisenbahnknotenpunkt inmitten des russischen Reiches, von ihm gehen radienförmig nach allen Himmelsrichtungen die Linien aus. Mit Ausnahme der Strecke Moskau-St. Petersburg ist jeder wichtigere Ort an der Peripherie des Reiches mehr denn 1000 km von Moskau entfernt, welche Entfernungen die Eisenbahn gewöhnlich in 30 bis 40 Stunden überwindet[2]).

§ 212. Verkehr. Rußlands Handelsflotte ist mächtig emporgeblüht, trotz des Entrücktseins von den Hauptschauplätzen des Welthandels. Sie beansprucht gegenwärtig die 7. Stelle innerhalb der Welthandelsflotte (1903 3539 Fahrzeuge mit 0,9 Mill. Reg. t n.)[3]). Der Schwerpunkt der russischen Handelsflotte liegt im Schwarzen und Kaspischen Meer[4]). Hier herrscht sie, während sie in dem Baltischen Meere nur schwer gegen die andern Ost- und Nordseeflotten aufkommen kann. Innerhalb des Kaspischen und des Schwarzen Meeres findet zwischen den einzelnen bedeutenden Küstenplätzen ein reger Verkehr statt, ebenso von russischen Hafenstädten der Ostsee mit den Häfen Finlands, Schwedens, Norwegens, Deutschlands, Dänemarks, Großbritanniens und Frankreichs. Die russischen Ostseehäfen stehen mit allen größeren nordwesteuropäischen Häfen

---

[1]) Vgl. Eisenbahnen der Erde Bd. I, § 101. — [2]) Moskau-Petersburg 646 km, Fahrzeit 12 Stdn., Moskau-Warschau-Alexandrowo 1535 km, 36 Stdn., Moskau-Sebastopol 1541 km, 36 Stdn.; Moskau-Rostow 1247 km, 30 Stdn.; Moskau-Rostow-Baku 2567 km, 63 Stdn.; Moskau-Samara 1181 km, 32½ Stdn.; Moskau-Archangelsk 1113 km, 48 Stdn. — [3]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123. — Postverkehr:

	Briefpostsendungen Anzahl in Mill.	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* Anzahl in Mill.	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* Anzahl in Mill.
1901 [*1891*]	862 [*316*]	526 [*301*]	19,7 [*12,1*]	88,2 [*1,2*]	101,7

[4]) Die russische Handelsflotte am 1. Jan. 1902. (In Tausenden Reg. t. n.):

	Dampfer		Segler		Summa	
	Schiffe	Reg. t	Schiffe	Reg. t	Schiffe	Reg. t
Weißes Meer	43	7,7	419	24,1	462	31,8
Ostsee	151	58,3	787	97,2	938	155,5
Schwarz. u. Asowsch. Meer	333	194,0	628	40,8	961	234,8
Kaspisches Meer	263	120,8	537	109,5	800	229,8
Zusammen	790	380,8	2371	271,6	3161	651,9

in Verbindung, besonders innerhalb des Gebietes der Ostsee. Von Petersburg aus gehen regelmäßige Dampferfahrten nach Helsingfors (19 Stunden), nach Stockholm (44 St.), nach Stettin (65 St.), nach Kiel (Holtenau 75 St.) und nach Lübeck (80 St.)[1].

Wie Rußland doch dem großen Weltverkehr entrückt ist, beweist der gesamte Schiffsverkehr, der innerhalb der letzten zehn Jahre keine Steigerung erfahren hat[2].

§ 214. Wichtige Handelsplätze. Binnenhandelsplätze. Bei der ungeheuren Ausdehnung des Landes ist ein großer Binnenhandel sehr erklärlich. Als erster Handelsplatz des Binnenhandels hat sich *Moskau* entwickelt. Die alte berühmte Zarenstadt liegt inmitten des Hauptfabrikbezirkes; es versorgt ganz Rußland mit seinen Erzeugnissen und mit den vom Ausland bezogenen Waren. Neben einer Hauptstelle der Russischen Reichsbank gibt es viele andere Bankhäuser und Kreditgesellschaften. Man schätzt den jährlichen Handelsumsatz von Moskau auf 5 Mill. Mk.

Andere wichtige Binnenhandelsplätze sind: *Warschau*, Haupthandelsplatz für Polen; *Berditschew*, bedeutende Märkte und Handel mit Landesprodukten; *Charkow*, vier große Jahrmärkte und Knotenpunkt wichtiger Handelsstraßen; *Cherson*, Hauptstapelplatz für Landesprodukte; *Rostow*, Haupthandelsplatz für die Kaukasusländer; *Orenburg*, Tauschhof für europäische und asiatische Waren und Sammelplatz der Karawanen aus Zentralasien; *Simbirsk*, wichtige Messe an der unteren Wolga; vor allem aber *Nischnii-Nowgorod*.

Erst seit 1816, nachdem der alte Meßplatz Makarjew niedergebrannt war, findet die größte Messe Rußlands in *Nischnii-Nowgorod* statt, einem günstig gelegenen Platze, da, wo die schiffbare Oka sich in die Wolga ergießt. Die Messe beginnt gegen Ende Juli und dauert bis Ende August, für den Kleinhandel bis Mitte September. Der Zahltag ist der 25. August. Der Umsatz beträgt bis 500 Mill. Mk. Kein anderer Meßplatz des Erdballs kann sich mit dieser Messe vergleichen. Als erste Handelsartikel stehen die Webwaren obenan, denen sich Metall-, Rauch-, Leder- und Galanteriewaren anschließen. Waren aus aller Herren Ländern werden umgesetzt, aus Europa, China, Taschkent, Bochara, Chiwa, Persien, dem Kaukasus u. a.; die europäischen Waren bestehen zu $^2/_3$ aus Farben, Drogen und Apothekerwaren. Alle diese Waren werden aber

[1] Um regelmäßige Verbindungen zwischen den einzelnen Meeren des Riesenreiches zu unterhalten, unterstützt der Staat einzelne Gesellschaften mit erheblichen Geldmitteln, so die Russische Schiffahrts- und Handelsgesellschaft (77 Dampfer mit 100000 Reg.t, darunter 36 Postdampfer). Sie hat ihren Sitz in Odessa und unterhält außer zahlreichen Linien im Schwarzen Meere regelmäßige Fahrten mit der Levante und Alexandria, eine Linie Odessa—St.-Petersburg, Odessa—Marseille und eine nach Ostasien bis Wladiwostok. Die nächst größte Reederei ist die bekannte „Freiwillige Flotte", eine aus Privatbeiträgen im Jahre 1878 begründete Flotte, als nach dem kaum beendeten türkischen Kriege eine neue Verwicklung mit Großbritannien drohte. Die Schiffe sollen in Friedenszeiten als Handelsdampfer dem Verkehr der europäischen Häfen mit Ostasien, in Kriegszeiten als Hilfskreuzer dienen. Mit Ostasien verkehren noch andere Gesellschaften, so die Russisch-Asiatische Gesellschaft u. a.

[2] Schiffsverkehr in den russischen Häfen (Schiffe in Tausenden, Reg.t in Mill.):

	Weißes Meer		Ostsee		Schwarz. u. Asowsch. Meer		Großer Ozean		Summa	
	Schiffe	Reg.t	Schiffe	Reg.t	Schiffe	Reg.t	Schiffe	Reg.t	Schiffe	Reg.t
1901	1,6	0,9	10,9	6,9	7,7	9,7	0,7	0,7	20,9	18,2
1894	*1,4*	*0,5*	*11,1*	*6,7*	*11,5*	*12,4*	—	—	*24,0*	*19,6*

bei weitem durch die russischen Waren überwogen. Die Messen werden von etwa 400000 Personen besucht. Indessen nimmt Nischnii-Nowgorod infolge des sich vergrößernden Verkehrsnetzes langsam den Charakter einer großen Warenbörse an, steht demnach in einem Prozeß der Umwandlung, wie ihn westeuropäische Meßplätze großenteils schon vollzogen haben (Leipzig). Nischnii-Nowgorod ist ein Zentrum der Wolgaschiffahrt und Stapelplatz für südrussisches Salz und Petroleum.

Für den sibirischen Handel ist noch die Messe von *Irbit*, einer Stadt jenseit des Urals an der sibirischen Grenze, sehr wichtig.

Hafenplätze. *Astrachan* ist der größte Hafenplatz an dem russischen Binnenmeer [1]); er unterhält lebhafte Beziehungen mit Persien und Sibirien. Von den Häfen des Schwarzen Meeres behauptet *Odessa* den ersten Platz [2]). Odessa ist die zweite Haupthandelsstadt des Reiches; da die Mündungen der schiffbaren Flüsse Dnjestr, Bug und Dnjepr nicht fern liegen, so ist es so recht ein Ausbruchhafen eines weit bis in die Mitte Rußlands hineinreichenden Produktionsgebietes; so ist es trotz des Wettbewerbs anderer südrussischer Orte zum Brennpunkt des südrussischen Getreidehandels geworden. 70 % der Ausfuhr sind Erzeugnisse des Ackerbaues, unter denen der Weizen voransteht, denn Roggen und Ölsaat gehen über die ihnen günstiger gelegenen Ostseehäfen. Odessa versorgt alle Staaten des Mittelmeeres mit Getreide und außerdem Großbritannien, Holland und Belgien; nach Deutschland fahren direkte Schiffe, mit Gerste und Roggen beladen. Außerdem werden Holz, Häute, Talg ausgeführt, in neuerer Zeit aber in ganz besonders großen Mengen Petroleum, das in Zisternendampfern von Batum nach Odessa gebracht wird und von hier weiter die Donau hinauf und an adriatische Küstenplätze. Die Einfuhr ist gegenüber der Ausfuhr gering, weil Rußland besonders gegen ausländische Industrieerzeugnisse und Rohprodukte einen außerordentlich hohen Schutzzoll hat. In der Einfuhr stehen Baumwolle, Kaffee und Tee obenan.

Andere wichtige Häfen am Schwarzen, bzw. Asowschen Meere sind noch *Taganrog*, *Noworossijsk*, *Kertsch*, *Feodosia* [3]), *Sewastopol*. Die letzteren drei haben einen starken Küstenverkehr (jährl. üb. 2 Mill. Reg. t n.), die ersteren beiden daneben noch einen bedeutenden Auslandverkehr [4]).

An der Ostseeküste haben außer *St. Petersburg* [5]) die Häfen *Reval*, *Riga* [6]), *Windau* und *Libau* für den russischen Ostseehandel große Bedeutung. Sie sind besonders Ausfuhrorte für Flachs, Leinen, Hanf, Lein- und Hanfsamen, Getreide und Holz. Während Riga und Reval schon von der Natur zu bedeutenden Häfen geschaffen sind, wurden Windau und Libau besonders durch die russische

---

[1]) Der Gesamtverkehr von Astrachan umfaßte 1901 (1900) 15484 (13918) Schiffe mit 8,9 (8,2) Mill. Reg. t, davon entfielen auf den Auslandverkehr 219 (250) Schiffe mit 0,1 (0,1) Mill. Reg. t. — [2]) In Odessa verkehrten 1901 (1900) insgesamt 11498 (10788) Schiffe mit 6,0 (5,8) Mill. Reg. t, davon auf den Auslandverkehr 1836 (1568) Schiffe mit 3,0 (2,8). Mill. Reg. t. — [3]) *Feodosia* ist das genuesische Kafa und war im 13. Jahrh. Mittelpunkt des Pontischen Handels von Genua. — [4]) Insgesamt umfaßte 1901 (1900) der Verkehr von *Taganrog* 5758 (5470) Schiffe mit 2,5 (2,5) Mill. Reg. t n., davon Auslandverkehr 919 (1108) Schiffe mit 1,1 (1,3) Mill. Reg. t n., von *Noworossijsk* 3652 (3675) Schiffe mit 3,4 (3,5) Mill. Reg. t n., davon Auslandverkehr 794 (770) Schiffe mit 1,2 (1,1) Mill. Reg. t n.. — [5]) In *Petersburg* verkehrten 1901 (1900) insgesamt 11061 (10712) Schiffe mit 3,4 (3,6) Mill. Reg. t n., davon kamen auf den Auslandverkehr 3659 (3863) Schiffe mit 2,8 (3,1) Mill. Reg. t n. — [6]) In *Riga* verkehrten 1901 (1900) insgesamt 6478 (6257) Schiffe mit 2,8 (2,3) Mill. Reg. t n., davon entfielen auf den Auslandverkehr 2926 (3040) Schiffe mit 1,8 (1,9) Mill. Reg. t n.

Politik begünstigt; vom Innern des nördlicheren Reichsgebietes richtete man die Eisenbahnen hierher und baute mit großem Kostenaufwand gewaltige Kriegshäfen. Die Handelsbedeutung *Libaus* hat sich auf Kosten Königsbergs entwickelt.

St. Petersburg, die jüngste Hauptstadt Europas, wurde 1703 von Peter dem Großen als neue Hauptstadt des Zarenreiches gegründet, die Schutz gegen die Feinde im NO gewähren und im Gegensatz zur bisherigen Hauptstadt Moskau Vermittlerin der westeuropäischen Kultur für Rußland sein sollte. Aus der Gründung in den Sümpfen und Morästen der Newa ist eine Millionenstadt geworden, die besonders die Einfuhr nach Rußland beherrscht. Kaffee kommt über Deutschland und Großbritannien nach Petersburg (die Hälfte der Einfuhr von ganz Rußland), Baumwolle über Großbritannien, Früchte, Beeren und Nüsse direkt aus Deutschland, Schweden und Südeuropa, Wein aus Deutschland und Frankreich ($^{1}/_{3}$ der Einfuhr von Faßweinen und $^{2}/_{5}$ von Flaschenweinen ganz Rußlands). Ferner führt Petersburg Heringe und andere Fische, Tabak, Farben, Drogen und Chemikalien in großen Mengen ein, besonders auch Zement. Dem Handel dienen die Fondsbörse, die Getreidebörse, der Kaufhof und die Markthallen. Außer der Russischen Reichsbank sind eine größere Anzahl anderer Kreditinstitute vorhanden.

§ 215. Der Außenhandel. Der Entwicklungsgang des russischen Handelsverkehrs gibt ein durchaus unruhiges Bild. Je nach der von Rußland geübten Grenzpolitik, je nach den Ernteerträgnissen des Innern, je nach den Gesetzen zum Schutz der Industrie im eigenen Lande schwanken die Werte der Aus- und Einfuhr ganz erheblich[1]). Innerhalb der letzten 25 Jahre (bis mit 1903) läßt sich keine Steigerung wahrnehmen; mit Ausnahme des Jahres 1899[2]) hat aber Rußland innerhalb dieses Zeitraums stets eine sog. aktive oder günstige Handelsbilanz gehabt.

In der Ausfuhr stehen die Nahrungsartikel weit über denen der Einfuhr, im Verhältnis wie 5 : 1, auch 6 : 1. Die Nahrungsmittelausfuhr wertet von der Gesamtausfuhr ein Halb bis zwei Drittel. In Rohprodukten und Halbfabrikaten stehen sich jetzt Einfuhr und Ausfuhr annähernd gleich, der größere Wert liegt auf seiten der Einfuhr. Die Rohprodukteneinfuhr wertet von der gesamten Einfuhr die reichliche Hälfte, die Rohproduktenausfuhr von der Gesamtausfuhr ein reichliches Viertel. Außerdem steht in bezug auf Tiere die Ausfuhr zumeist zehn- bis fünfzehnmal höher als die Einfuhr, diese aber bezüglich der Industriewaren zehn- bis fünfzehnmal über der Ausfuhr. Ein reichliches Drittel des Wertes der Gesamteinfuhr entfällt auf die Fabrikate.

Die Hauptprodukte der Ausfuhr sind Getreide und Mehl (jährl. gegen 10 Milliard. t), Eier (2 bis 3 Milliard. Stück), Butter (35000 bis 50000 t), Zucker, Fische und Kaviar, Kartoffeln, Gemüse und Früchte, Tabak und Zigaretten, Fleisch und Alkohol. Sehr wichtig als positiver

---

[1]) Die Einfuhr in den letzten 25 Jahren (bis mit 1903) von 1139 Mill. Mk. (1903) bis 1822 Mill. Mk. (1888) und 2004 Mill. Mk. (1900), die Ausfuhr von 1541 Mill. Mk. (1892) bis 2298 Mill. Mk. (1900) und 2540 Mill. Mk. (1888). 1903 Gesamteinfuhr 1166,4, Gesamtausfuhr 1948,3 Mill. Mk. — [2]) 1899 Ausfuhr 2004,4 Mill. Mk., Einfuhr 2292,5 Mill. Mk.

Faktor für die russische Volkswirtschaft ist der Export von Naphtha und dessen Nebenprodukten (S. 240). Größer noch ist der Ausfuhrwert des Bauholzes und der Holzwaren und nur wenig geringer der des Flachses. Wichtig ist ferner noch die Ausfuhr von Ölkuchen, Ölsamen, Hanf, Pelzwerk und Leder, Borsten, Haaren und Federn[1]).

In der Einfuhr gehören die wichtigsten Waren den Rohstoffen an, so besonders Steinkohlen und Koks (jährl. über 3 Mill. t), Baumwolle (jährl. 150000 bis 200000 t), Erze, Wolle und Garn, Gummi und Harz, Leder, Häute und Felle, Seide, roh und gesponnen, Chemikalien, Farben. Es folgen die Industrieartikel, wie Maschinen (jähr. gegen 100000 t), Metallwaren, Baumwollen- und andere Webwaren, und die Nahrungs- und Genußmittel, darunter Tee (jährl. etwa 40000 t), Fische (über 125000 t), Wein und Bier, Früchte, Nüsse, Kaffee, Tabak und Reis[2]).

Die Verkehrsländer Rußlands. In der Einfuhr behauptet Deutschland mit einem reichlichen Drittel des Gesamtwertes die erste Stellung. Halb so viel wertet die britische Einfuhr. Nach Großbritannien kommen die Union, Frankreich, Finland, Österreich-Ungarn, China, Ägypten, Holland, Ostindien, Italien, Belgien, die Schweiz, die Türkei, Norwegen, Dänemark, Schweden, Rumänien. In der russischen Ausfuhr steht wiederum Deutschland mit einem Viertel des Wertes obenan. Fast denselben Wert erreicht in neuester Zeit die Ausfuhr nach Großbritannien. Die nächst größte Ausfuhr geht nach Holland (1/8 des Gesamtwertes), Frankreich (1/16), Italien, Finland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, der Türkei, Rumänien, Schweden, Ägypten, Norwegen, Ostindien, der Union und China.

Deutschlands Handel mit Rußland. Rußland steht dem Deutschen Reiche als Rohstofflieferant gegenüber, während Deutschland für das Russische Reich der Industriestaat ist. Der Handelsverkehr zwischen beiden Ländern unterliegt ähnlichen Schwankungen wie der gesamte russische Außenhandel; nur in der Einfuhr russischer Erzeugnisse nach Deutschland läßt sich eine Steigerung, und zwar eine ziemlich regelmäßige, feststellen, nicht aber umgekehrt. Die deutsche Ausfuhr nach Rußland bleibt zumeist noch hinter der Hälfte der russischen Einfuhr zurück (Tab. S. 83). Rußland führt nach Deutschland ein: Roggen (ca. 80 Mill. Mk.), Weizen (60 bis 70 Mill. Mk.), Gerste (üb. 50)[3]), gemünztes Gold (50), dieses vorwiegend aus Sibirien, Eier (üb. 40), Hafer (40), Kleie (geg. 40), Flachs (30), Bau- und Nutzholz (üb. 50), lebendes Federvieh (geg. 20), Leinsaat (üb. 15), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung (üb. 15), Ölkuchen (15), Hanf (15), Pferde (10 bis 15), Blasen und Därme (10), Milchbutter, Petroleum (7 bis 10), Mais, Kleesaat, Raps, frische Fische u. a. m. Rußland bezieht aus Deutschland Maschinen, Lokomotiven und Eisenwaren

[1]) Der Wert der wichtigsten Ausfuhrartikel des Jahres 1901 in Mill. Mk.: Getreide und Mehl 710, Holz 124, Petroleum 115, Flachs 108, Eier 77, Butter 57, Tiere 44, Baumwollenwaren 37, Zucker 36, Ölkuchen 36, Kleie 35, Hanf 24, Leinsamen 19, Häute und Felle 15. — [2]) Der Wert der wichtigsten Einfuhrartikel des Jahres 1901 in Mill. Mk.: Baumwolle 188, Maschinen 123, Tee 107, Metallwaren 62, Steinkohle 46, Gummi elast. u. Guttapercha 42, Wolle 39, Wollgarn 38, Fische 34, chemische Fabrikate und Drogen 29, Früchte 27, Pflanzen und Samen 26, Rohseide 24, Wein 21, Häute und Felle 21, Wollwaren 17, Baumwollwaren 16. — [3]) Hinter jeder Zahl ist Mill. Mk. zu ergänzen.

(70 bis 80), Silber in Barren (12 bis 15), Steinkohlen und Koks (15), Wollengarn (10), Rindshäute (8 bis 10), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung (8 bis 10), Baumwolle (7 bis 10), Bücher, Karten und Musikalien (7 bis 10), Schafwolle (6 bis 8), Waren aus edlen Metallen, Messing und Kupfer (10), Farbendruckbilder und Kupferstiche (8 bis 5), Anilin- und andere Teerfarbstoffe, chemische Fabrikate und Präparate, Klaviere, Telegraphenkabel, Papier- und Pappwaren.

Das Großfürstentum Finland.

§ 216. Größe, Boden und Urproduktion. Das Großfürstentum Finland steht in seiner Fläche zwischen Schweden und Norwegen, oder es ist so groß wie Preußen mit Württemberg und Hessen [1]).

Von dem Boden Finlands ist über die Hälfte vom Wald bedeckt [2]), ein kleiner Teil kommt auf Acker- und Wiesenboden und ein reichliches Drittel ist unproduktiv, wovon allerdings wieder einen großen Teil die vielen Seen innehaben. Finland ist das waldreichste Land Europas.

Von den Getreidesorten wird am meisten Hafer angebaut (jährlich über 2 Mill. dz Ernte), sodann Roggen (nicht ganz 2,5 Mill. dz Ernte), Gerste und etwas Weizen. Groß ist auch der Ertrag an Kartoffeln (jährlich reichlich 4 Mill. dz). Außerdem wird etwas Flachs und Hanf gebaut.

Verhältnismäßig stark wird die Viehzucht betrieben [3]), da landwirtschaftliche Erzeugnisse wichtige Ausfuhrgegenstände sind. Obenan stehen Rindvieh- und Schafzucht.

Die Eisenerzproduktion hat von Jahr zu Jahr zugenommen, wenn sie auch noch nicht ganz 100000 t auf den Markt bringt. Hervorragend ist aber die Gewinnung von Granit (überall im Lande) und Syenit, im N des Ladogasees, die als Bausteine wie als Material zu Denkmälern sehr geschätzt sind (in Petersburg u. a. Städten).

§ 217. Gewerbe und Industrie. Die Industrie Finlands ist noch jung. Ihr wichtigster Zweig ist die Sägemüllerei mit Anschluß von Holzstoff-, Papier-, Pottaschefabrikation, Teer- und Pechsiederei. Diese Fabrikationszweige sind überall im Lande zu finden, bis zum hohen Norden hinauf; ihr dienen als Betriebskraft die zahlreichen und großen Wasserfälle, wie z. B. die *Imatrafälle*, die der aus dem Saima- nach dem Ladogasee abfließende Wuoksen bildet, oder der Wasserfall *Tampereenkoski*, an dem Tammerfors liegt. Weiterhin sind über das ganze Land die Leder-, Sprit- und Branntweinfabrikationszweige zerstreut.

Zuckerraffinerien hat *Åbo*, ebenso Tabakfabrikation. Die Baumwollenspinnerei pflegen Åbo, Nikolaistad-Wasa und vor allem zugleich mit Baumwollenweberei *Tammerfors*. Dieser Ort ist das „finnische Manchester". Er

---

[1]) Über Fläche und Einwohnerzahl siehe S. 217. — [2]) 2,8 % Acker- und Gartenboden, 5,1 % Wiesen und Weiden, 57 % Wald, 35,6 % unproduktiver Boden, wovon 18 % Seen. Finland wird das *Land der tausend Seen* genannt, darunter am wichtigsten der Saimasee, der *See der tausend Inseln*. — [3]) Über den Viehbestand vgl. Bd. I, § 72. Geflügel hat man über 1/2 Mill. gezählt.

vereinigt außerdem noch die bedeutendsten Flachsspinnereien, Leinenwebereien und Papierfabriken. Auch die größte Tuchfabrikation des Landes ist hier zu finden. Zuletzt besitzt es noch Eisenwerke; darum auch die Maschinenfabrikation und der Eisenschiffsbau.

§ 218. Handel und Verkehr. Den Verkehr vermitteln die unzähligen Seen und die Eisenbahnen. Die Haupteisenbahn führt im S von Hangö nach Wiborg am Abfall der großen Finnischen Seenplatte dahin; sodann gehen von diesem Hauptstrang die Eisenbahnen nach N in das Land hinein und am Bottnischen Busen bis nach Torneå, dem nördlichsten Punkt des Eisenbahnnetzes des russischen Reiches. Von hier aus wird eine Verbindung mit der schwedischen Gellivarabahn hergestellt [1]). Helsingfors, Hangö, Åbo sind mit den größeren Ostseehäfen durch regelmäßigen Schiffsverkehr verbunden.

Finnische Häfen. Von den Häfen Wiborg, Helsingfors, Hangö, Åbo, Björneborg, Nikolaistad-Wasa, Uleåborg und Torneå werden die Walderzeugnisse ausgeführt, von Hangö und Uleåborg außerdem Butter und von Torneå, dem Stapelplatz des Nordens, Renntierfelle und Pelzwerk. Helsingfors führt vor allem Industriewaren, Getreide und Zucker ein.

Die finnische Handelsflotte erreicht mit ihrer Tonnage noch nicht die Hälfte der russischen Handelsflotte [2]).

Der Außenhandel Finlands. Innerhalb der letzten 25 Jahre (bis 1902) läßt sich eine erhebliche Steigerung des finnischen Handelsverkehrs feststellen. Die Einfuhr ist stets größer als die Ausfuhr [3]).

Die Hauptausfuhrartikel sind Bauholz (jährlich 80 bis 100 Mill. Mk.), Butter (über 18 Mill. Mk.), Papier, Papiermasse und Pappen (18 Mill. Mk.), Eisen und Eisenwaren, Baumwollengewebe, Leder, Häute, Teer und Pech. Die Hauptgegenstände der Einfuhr sind Getreide (über 40 Mill. Mk.), Kaffee und Zucker (über 14 Mill. Mk.), Maschinen (über 10 Mill. Mk.), Eisen und Eisenwaren, Baumwolle und Baumwollenwaren, Chemikalien, Tabak, Farben und Öle. Während früher das Verhältnis vom Import zum Export wie 5 : 4 war, ist es seit 1901 7 : 6 [4]).

Die Verkehrsländer Finlands. In der Einfuhr stehen Rußland und Deutschland obenan (Rußland mit 70 bis 80 Mill. Mk., Deutschland mit 60 bis 70 Mill. Mk. [5])). Es folgen dann Großbritannien, Schweden-Norwegen, Dänemark, Frankreich, Niederlande und Belgien, Spanien. Die Ausfuhrwaren gehen zumeist nach Rußland und Großbritannien (je mit 45 bis 60 Mill. Mk.); ihnen reihen

---

[1]) Vgl. S. 202, Anmkg. 2. — Am 1. Januar 1903 standen 3026 km Eisenbahnen in Betrieb. — Der Postverkehr Finlands. 1902 wurden 49 Mill. Stück Briefpostsachen versendet [*1891 nur 18 Mill.*]. Das Telephonnetz verfügt über 25000 km. — [2]) Die Handelsflotte umfaßte Anfang 1903 2645 Schiffe von 334000 Reg. t n. (darunter 301 Dampfer von 46000 Reg. t n.). [*Anfang 1892 2097 Schiffe von 251000 Reg. t n. (darunter 336 Dampfer von 26000 Reg. t n.*] — Der Schiffsverkehr in den finnischen Häfen umfaßte 1902 17860 Schiffe mit 4,2 Mill. Reg. t n. [*1891 23743 Schiffe mit 4 Mill. Reg. t n.*]. — [3]) 1902 Einfuhr 187, Ausfuhr 162 Mill. Mk. Vgl. Tab. des Außenhandels Bd. I, § 121. — [4]) Dem Gewichte nach waren 1902 die Hauptartikel der Einfuhr *in Tausenden t:* Getreide 325, Steinkohlen 125, Eisen 30, Rohzucker 27, Petroleum 22, rohe Baumwolle 6; der Ausfuhr: Holz- und Papiermasse 52, Papier 43, Holz roh und bearbeitet 4,3 Mill. cbm, Teer 85000 hl. — [5]) In der Tabelle auf Seite 83, ferner zu § 120 in Bd. I ist die finnische Einfuhr nach Hamburg nicht mit eingerechnet.

sich erst in größerem Abstand Deutschland, Frankreich, Niederlande und Belgien, Dänemark, Schweden-Norwegen und Spanien an.

Deutschlands Handel mit Finland hat wenig Schwankungen durchgemacht, ist aber auch nicht besonders gestiegen (Tab. S. 83). Deutschland sendet nach Finland Roggen und Roggenmehl (gegen 4 Mill. Mk.), Maschinen, Maschinenteile und Eisenwaren (üb. 3), Wollenwaren und -garne (3), Rindshäute (1), Frauenkleider, Böttcherwaren, Anilin- und andere Teerfarbstoffe, Bücher, Karten, Musikalien u. a. m. Finland sendet nach Deutschland vor allem Bau- und Nutzholz (8 –10 Mill. Mk.); sodann Kalbfelle (1), Pappen, grobe Tischlerarbeiten, Zellulose, Milchbutter, Flußkrebse, Wild, Teer.

Russisch-Asien.

§ 219. Allgemeines, Größe und Einteilung. Seit dem Jahre 1581 ist Rußland Schritt für Schritt in der Eroberung seiner asiatischen Besitzungen vorgedrungen. Die russischen Kolonisten legten Städte, Dörfer und Bergwerke an, sie vermischten sich zuletzt mit eingeborenen Volksstämmen und bilden einen besonderen Zweig des Russentums, den *Siberiak*. Der asiatische Besitz umfaßt Sibirien, Zentralasien und Kaukasien.

Zum *asiatischen Rußland* gehören Kaukasien (473000 qkm mit 9,3 Mill. E., 19 auf 1 qkm), Zentralasien (3,6 Mill. qkm mit 7,7 Mill. E., 2 auf 1 qkm), Sibirien (9,5 Mill. qkm mit 4,7 Mill. E, 0,5 auf 1 qkm) und die Statthalterschaft des fernen Ostens (3 Mill. qkm mit 1,3 Mill. E., 0,4 auf 1 qkm). Dem zentralasiatischen Rußland gliedern wir noch das Emirat Bochara und das Khanat Chiwa an.

Kaukasien.

§ 220. Boden und Urproduktion. Kaukasien wird politisch noch mit zum europäischen Rußland gerechnet, geographisch gehört es aber zu Asien und beginnt an der Kuma-Manytschsenke. Auf beiden Abdachungen des mächtigen Kaukasus, zwischen Schwarzem und Kaspischem Meer breitet sich der russische Machtbereich aus, im S von der asiatischen Türkei und Persien begrenzt.

Die Kaukasusländer sind von vielen Flüssen bewässert, die von den mit ewigem Eis bedeckten Berghäuptern gespeist werden. Der Kaukasus besitzt höhere Berge als die Alpen, ragen doch *Kasbek* und *Elbrus* weit über 5000 m empor[1]). Die transkaukasischen Täler zeichnen sich durch große Fruchtbarkeit aus, besonders das der *Kura*. Diese Wasserader umspannt mit ihren Nebenflüssen die Landschaft Grusien (auch die Landschaft Georgien), die man wegen ihrer Schönheit und reichen Erzeugnisse das „russische Italien" benannt hat. All unsere Feldfrüchte gedeihen hier, all unser Obst, besonders Wein, ferner Flachs, Hanf, Raps, Süßholz, Nußbäume und in der Gegend von Eriwan und Jelissawetopol Baumwolle.

[1]) Kasbek 5044 m, Elbrus 5631 m.

Unsere Haustiere werden allenthalben gehalten, am meisten die Schafe. Sie ergeben mit ihrer Wolle Exportware, wie auch die Seidenraupenzucht bei Jelissawetopol und weiterhin an den Rändern des Kuratales bei Nucha und Schuscha.

An mineralischen Schätzen ist der Kaukasus reich, auch hier hat die große südliche Abdachung den Vorzug gegenüber der nördlichen. Transkaukasien liefert Steinsalz, Kupfer (die *Siemensschen Werke* bei Kedabeg südwestlich von Jelissawetopol), Manganerze und Naphtha. Der Kaukasus besitzt mehrere ausgezeichnete Heilwässer, so bei Tiflis, sodann am Nordfuße bei Pjatigorsk berühmte Schwefelthermen. Der größte Schatz, den der kaukasische Boden hervorbringt, ist das Naphtha, das in verschiedenen Gegenden, besonders aber auf der Halbinsel Apscheron, in *Baku* und näherer Umgebung gewonnen wird. Im NO dieser Stadt, nur 12 km entfernt, liegen die Naphthaquellorte *Surachany*, *Maschtagi*, *Sabuntschi* und *Balachany*. Von hier führen große Röhrleitungen das (die) Naphtha nach den umfangreichen Raffinerien auf der Ostseite Bakus, der „schwarzen Stadt“. Die Naphthaindustrie blickt erst auf eine junge Vergangenheit zurück, da sie erst seit den Tiefenbohrungen von 1872 ihren Aufschwung gewonnen hat, aber dank der reichen Bodenschätze vielleicht die erfolgreichste aller russischen Industrien genannt werden kann[1]). Die Ausfuhr von Naphtha und deren Nebenprodukten ist für die russische Volkswirtschaft außerordentlich wichtig, denn sie bringt seit 1900 eine Einnahme von reichlich 100 Mill. Mk. Zur schnelleren und besseren Beförderung des Petroleums von Baku nach Batum ist längs der transkaukasischen Eisenbahn eine Röhrenleitung von 896 km Länge gelegt worden, die des Jahres 115 Mill. kg Petroleum (Kerosin) von den Bakuquellen bis zu den Tankdampfern des Schwarzen Meeres befördert; daneben transportiert die transkaukasische Eisenbahn noch 66 Mill. kg, eine ebensolche Menge die Wladikawkas-Eisenbahn nach dem russischen Innern[2]).

§ 221. Der Verkehr Kaukasiens. Den Verkehr haben die Eisenbahnen, die nördlich und südlich des Kaukasus dahinführen, in hervorragender Weise gehoben. Die nördliche Bahn Rostow—Baku kennen wir bereits (S. 232). Die Südkaukasusbahn verbindet Batum mit Baku, also Schwarzes Meer mit Kaspischem Meer.

Die Strecke Batum—Baku, 901 km, durchfährt die Bahn in 30 Stunden. *Poti*, das recht hübsch blühte, bevor Batum Bahnanschluß hatte, ist nur noch wichtig als Ausfuhrhafen für Manganerze. In *Batum* sind die großartigsten Vorkehrungen getroffen, um das Petroleum, das in besonders gebauten Zisternenwagen ankommt, in Zisternendampfschiffen weiter zu transportieren. Die Nord- und die Südkaukasusbahn werden in ihrer Mitte durch die quer über den Kaukasus verlaufende *Grusinische Heerstraße* verbunden, die von Wladikawkas im N ausgeht und bei Tiflis im S endet. Sie hat eine Länge von 213 km. *Tiflis* liegt

[1]) Beim Destillieren und Raffinieren der Naphtha erhält man verschiedene Produkte, so Benzin, Ligroin, Brennöl (30—33 %), Schweröle (Schmieröle) und Masut, d. i. der dickflüssige Rückstand, aus dem man besonders ein wertvolles Brennmaterial zum Heizen von Lokomotiven und Dampfschiffen herstellt. — [2]) Die Kosten der Röhrenleitung belaufen sich auf annähernd 44 Mill. Mk. Sie ist aber immer noch billiger als eine Eisenbahn; 1 km der transkaukasischen Eisenbahn hat in der Gebirgsgegend über 300000 Mk. gekostet. Das Unternehmen hat Anklang efunden; es soll ein weiteres Röhrensystem über Grosnyi nach der Wolgastraße zu hinziehen.

auch inmitten der Südkaukasusbahn und ist so recht kommerzieller Mittelpunkt zwischen Baku und Batum, zwischen den beiden niederrussischen Meeren; es hat auch infolge der guten Verkehrsstraßen den größten Teil des persischen Karawanenverkehrs, der nach Erserum und weiterhin in die asiatische Türkei ging, an sich gezogen.

Russisch-Zentralasien.

§ 222. Lage, Boden und Urproduktion. Russisch-Zentralasien umfaßt die Gebiete jenseit des Kaspischen Meeres und des südlichen Urals bis hin zu den mächtigen Gebirgen Zentralasiens, bis zu den Grenzen von Persien, Afghanistan und Ostturkestan, dabei im Pamirhochland sich auf wenige Kilometer dem britisch-ostindischen Gebiete nähernd. Zugleich ist dem russischen Zentralasien das Emirat Bochara und das Khanat Chiwa beizuzählen.

Die Steppe beherrscht die Natur dieses großen Gebietes. Doch finden sich in den Tälern des *Syr-darja* und des *Amu-darja*, die sich in den 67 800 qkm großen Aralsee [1]) ergießen, und in anderen Talungen ausgezeichnete fruchtbare Gebiete. Die ganze Steppe ist mit *Oasen* durchsetzt. Alle diese fruchtbaren Landschaften erzeugen Weizen, Gerste, Durra (Sorghum), Reis, Gurken und Melonen, edle Obstsorten, wie Pfirsiche, Aprikosen und Trauben. Auch wachsen hier der weiße Maulbeerbaum für die Seidenraupenzucht und die Baumwolle.

Durch die Bemühungen des russischen Ackerbauministeriums ist die rationelle Baumwollenkultur in Transkaukasien und namentlich in Turkestan angebahnt worden und entwickelt sich dank Klima und Zollschutz in der befriedigendsten Weise. Eine große Zukunft steht in dieser Hinsicht noch der Landschaft Ferghana bevor [2]), aus der allein in den letzten Jahren durchschnittlich 1 Mill. dz vorzüglicher Baumwolle im Werte von reichlich 100 Mill. Mk. ausgeführt wurden.

Die Seidenraupenzucht hat ihren Hauptsitz in Bochara. In den Steppen ist die Viehhaltung die alleinige Erwerbsquelle; sie erstreckt sich vor allem auf die Schafzucht, sodann auf die Zucht von Pferden, Rindern, Ziegen und Dromedaren. Das Kamel ist hier durch die Mohammedaner mehr und mehr verdrängt worden.

Erst fernerer Zukunft vorbehalten ist die Ausbeutung der an Metallen und Kohlen reichen Kirgisensteppe. Steinsalz, Graphit, Naphtha, Schwefel, Türkise werden auch hier gefunden.

§ 223. Das Emirat Bochara und das Khanat Chiwa. Das *Emirat (Fürstentum) Bochara*, mit einem Flächeninhalt von 205000 qkm und 1,3 Mill. Einw., 6 auf 1 qkm, liefert Getreide, Früchte, Seide, Tabak und Hanf; Zuchtziegen, Schafe, Pferde und Dromedare. Die jährliche Produktion an Baumwolle wird zu 320000 dz, an Seide zu 9670 dz angegeben.

---

[1]) Demnach so groß wie Bayern ohne die Pfalz. — [2]) Die Landschaft Ferghana hat eine mittlere Jahrestemperatur von 16,5°, einen 12500 qkm umfassenden Kulturboden, der in der Hauptsache aus Löß besteht; sie bildet einen gewaltigen Talkessel, der auf allen Seiten vor Winden geschützt ist.

Zur Ausfuhr kommen alle diese Erzeugnisse und russische Industrieerzeugnisse, die nach Afghanistan durchgehen. Die Einfuhr beherrscht vor allem Rußland mit Baumwollen- und Metallwaren, sodann Persien und Indien mit Seide und Seidenwaren und China mit grünem Tee (jährlich 1¼ Mill. kg).

Das *Khanat Chiwa*, mit einem Flächeninhalt von 60000 qkm und etwa 800000 Einw., 13 auf 1 qkm, liefert dieselben Waren wie Turkestan und Bochara. Baumwolle und Seide werden vor allem ausgeführt.

§ 224. Die transkaspischen Verkehrswege. Für Rußlands Handel und Verkehr, besonders für seine politischen Bestrebungen sind die transkaspischen, bzw. turkestanischen Eisenbahnen von großer Bedeutung, die sich wie Fühlhörner nach den Grenzen von Persien, Afghanistan, Britisch-Indien und Ostturkestan ausrecken. Die transkaspischen Eisenbahnen sind die Fortsetzung der Linie Rostow—Baku oder im S des Kaukasus der Linie Batum—Baku. Von Baku verkehren Dampfer täglich nach *Krasnowodsk* in 18stündiger Fahrt (Entfernung 280 km). Von Krasnowodsk führt die Eisenbahn im allgemeinen nach O, durch die Transkaspische Provinz, die Bochara nach Ferghana. In *Merw* zweigt sich ein Strang südwärts nach *Kuschk* ab; dieses liegt ganz nahe an der Grenze von Afghanistan, nur reichlich 100 km von Herat entfernt. Hinter *Samarkand* trennt sich die Bahn nach *Taschkent* ab, und die ostwärts verlaufende Strecke endet in *Andidshan* [*Andischan*] (oder in dem südlichen Kuwa).

Die Strecke Krasnowodsk—Taschkent beträgt 1869 km und die Fahrzeit 65 Stunden; Krasnowodsk—Andidshan 2045 km, Fahrzeit 73 Stunden; Krasnowodsk—Merw—Kuschk 1213 km, Fahrzeit 44 Stunden. Um von Moskau nach Andidshan (eine Strecke von 4892 km) zu gelangen, gebraucht man 6½ Tage.

Außer diesen Bahnen sind zwei große Linien nach dem N projektiert: die eine verbindet Taschkent mit Orenburg, die andere Andidshan über Wjernyi und Semipalatinsk mit Omsk. Diese Bahnen sollen einmal den Zweck haben, schnellere Verbindungen von der russischen Mitte mit den asiatischen Grenzgebieten herzustellen, das andere Mal die Steppengegenden mehr zu beleben und sodann von Westsibirien einen großen und billigen Getreidetransport nach Ferghana zu leiten, um den Anbau der Brotfrüchte hier zu ersetzen und das Land ganz und gar in Baumwollenkulturen umzuwandeln.

Russisch-Nordasien oder Sibirien.

§ 225. Boden- und Klimaverhältnisse. Russisch-Nordasien gliedert sich in Westsibirien, Ostsibirien, Amur- und Küstengebiete. Wirtschaftsgeographisch rechnet man letztere beiden Gebiete mit zu Ostsibirien. In der russischen Verwaltung bilden seit 1903 Transbaikalien, Amurprovinz, Küstenprovinz, Sachalin und das Pachtgebiet Kuangtung eine

eigene *Statthalterschaft*. West- und Ostsibirien sind nicht nur der Größe nach sehr verschieden, sondern vor allem auch ihrem Klima und ihrer Bodengestalt nach.

Ganz Westsibirien gleicht einem gewaltigen Talbecken, das sich zwischen Ural einerseits und zwischen den zentralasiatischen Hochgebirgen und dem sehr nahe dem Jenissei entlang ziehenden Hügelland andererseits ausbreitet. Dagegen ist Ostsibirien von vielen höheren und niedrigeren Gebirgen und Hügellandschaften durchsetzt. Das Jenisseital ist die Grenze zwischen west- und ostsibirischem Klima. Während dort die Südwestwinde des Winters herrschen und sich im N noch der Einfluß des Atlantischen Ozeans und des europäischen Eismeeres geltend macht, herrscht in Ostsibirien den ganzen Winter hindurch der größte und beständigste Luftdruck, und die Winde fließen beständig nach dem Gebiete niedrigen Luftdruckes ab, das sich im nördlichen Großen Ozean befindet. Außerdem sind die Winter sehr niederschlagsarm; im Sommer bringen Ost- und Südostwinde Regen. Mit dem beständigen Luftdruck im Winter hängt die beständige und große Kälte zusammen. Die kälteste Gegend (der Kältepol) befindet sich an der Jana[1]).

Einen großen Vorzug hat das Land darin, daß die größten Gebirge nach dem S gerückt sind, denn würden sie sich im N befinden, so würde alles Land in öde Sandwüste verwandelt sein. Infolge der allgemeinen nördlichen Abdachung nehmen die Flüsse eine nördliche Richtung, der *Ob* mit *Irtysch*, der *Jenissei* mit den *Tungusken*, die *Chatanga*, *Lena*, *Jana* und *Kolyma*.

§ 226. Urproduktion. Der südlichste Teil Westsibiriens reicht bis zu den Steppengebieten der Kirgisen. An die Steppe setzt sich nach N die Getreidezone an, die in Westsibirien weiter südlich reicht als in Ostsibirien (dort zwischen 56 und 59° n. Br., also im südlichen Teile des Gouvernements Tobolsk und im nördlichen des Gouvernements Tomsk; hier zwischen 53 und 56° n. B., besonders bei Irkutsk und Minussinsk, im oberen Jenisseitale). An die Ackerbauzone schließt sich durch ganz Sibirien hindurch die Waldzone an, die etwa bis zum 63° n. Br. heranreicht, um dann den öden Tundren Platz zu machen.

Für das nördliche Sibirien sind Ackerbau und Viehzucht die ersten Erwerbsquellen. Beide haben noch eine große Zukunft. Alle Getreidearten werden gepflanzt, Obst weniger, da der Winter zu lang und zu hart ist; verschiedene Beerenfrüchte bieten genugsam Ersatz dafür.

Bei dem Ackerbau wechseln Umbruch und Brache so lange ab, als der Boden ohne Düngung ertragsfähig ist. In günstigen Jahren hat man aus den Gebieten Sibiriens, die den Verkehrswegen nahe liegen, gegen 3 Mill. dz Getreide zur Ausfuhr gebracht.

Die Schätze des Waldes an Bauholz, Holzstoff usw. sind noch nicht in der Ausfuhr von Belang geworden, wohl aber seine Schätze an Pelztieren, besonders in Ostsibirien, wo die Jagd nach den Pelztieren

[1]) In Werchojansk an der Jana beträgt die mittlere Temperatur im Januar — 51,2, im Juli 15° und im Jahr — 17,2°.

gewöhnlich von den Eingeborenen, fernab aller Kulturstätten, betrieben wird. In den kultivierten und gerodeten Gegenden gewinnt die Viehhaltung immer größeren Umfang, die Schaf- und Rindviehzucht, besonders die Pferdehaltung, da ja das Pferd das wichtigste Transportmittel für jene Gegenden ist. Mit großer Vorliebe treibt der Russe auch Bienenzucht. Der Fischfang ist in den sibirischen Gewässern sehr lohnend, vorzüglich der Amur ist außerordentlich reich an Lachsen.

Sibirien ist wegen seiner Mineralschätze berühmt, die in Eisen, Kupfer, Blei, Zink, Silber, Gold, Graphit, Kohlen u. a. bestehen. Nur die letzten beiden sind bis jetzt in größeren Mengen gewonnen worden.

Gold kommt als Berggold im Altai vor, als Waschgold an der oberen Lena (Olekminsk, Witimsk), am oberen Jenissei (Minussinsk) und in den Flüssen Transbaikaliens. Die Goldausbeute beträgt jährlich 40—45 t im Werte von 105—120 Mill. Mk. Die Silberminen des Altai und Transbaikaliens (bei Nertschinsk) bringen von Jahr zu Jahr immer weniger Metall auf den Markt. Das Sajanische Gebirge ist sehr reich an Graphitlagern, wo sie besonders in den *Kitoi-Bergen*, westlich von Irkutsk, von Faber (dem Bleistiftfabrikanten im Dorfe Stein bei Nürnberg) ausgebeutet werden. Der bekannte reiche, russische Kaufmann Sibiriakoff besitzt die Graphitlager bei *Turuchansk* am Jenissei. In den meisten Teilen Sibiriens sind die Absatzverhältnisse und Verkehrswege noch so unentwickelt, daß von allen Montanindustrien auf lange Zeit hinaus nur die Gewinnung edler Metalle in Betracht kommen dürfte. Die Kohlenproduktion hat 1901 erst eine Höhe von 4 Mill. dz erreicht. In ausgezeichneten Verkehrsverhältnissen stehen dagegen die in der Nähe des Meeres liegenden Kohlenschätze der Insel Sachalin, deren Zukunft in der Versorgung von Kriegs- und Handelsschiffen, sowie in der Ausfuhr nach japanischen und mandschurischen Häfen liegt.

§ 227. Handel und Verkehr. Der sibirische Handel wird im wesentlichen von den Messen in Nischnii-Nowgorod und Irbit beherrscht. Andere wichtige Handelsstädte sind Tjumen, Tobolsk, Narijm, Tomsk und Barnaul in Westsibirien, Krasnojansk, Irkutsk, Witimsk, Tschita in Ostsibirien. Der Tauschhandel von chinesischen Waren (Tee, Seide) mit russischen Waren (Pelze und Tuche) ist in *Kjachta-Maimatschin* zurückgegangen, seit die Russen in China eingedrungen sind (Port Arthur 1897 und Talienwan 1898 auf 25 Jahre in Pacht) und sich ihre Waren nach Bedarf im Lande holen. Immerhin haben die Chinesen fast den ganzen Handel Ostsibiriens in den Händen.

Für den Verkehr kommen außer den winterlichen Schlittenbahnen und den alten Karawanenwegen die Flüsse im Sommer in Betracht. Sie leiden an der Vereisung ihrer Mündungen. Nur der Amur ist längere Zeit an der Mündung eisfrei (bei Nikolajewsk von Juni bis Oktober). Wladiwostok ist nur während der drei Wintermonate vom Eise gesperrt.

Von der größten noch nicht absehbaren Bedeutung für den Handel und Verkehr Rußlands, ja der ganzen Welt ist die sibirische Eisenbahn, die den riesigen asiatischen Kontinent von W nach O durchquert. Die

deutsche Briefpost nach Ostasien nimmt seit Ende 1903 größtenteils ihren Weg durch Sibirien. Rußland hat sich durch die sibirische Bahn sein fernes ostasiatisches Gebiet sehr nahe gerückt; und seine Macht über jene Gebiete war außerordentlich gewachsen. In allerneuester Zeit ist es dem kleinen Japan gelungen, das russische Ansehen in Ostasien zu erschüttern.

Die sibirische Eisenbahn. Die Strecke Moskau-Samara (S. 232) ist ein Stück der mächtigen Eisenbahnlinie, die als einzige Strecke im S Sibiriens dahinläuft und den Großen Ozean in drei Punkten (Wladiwostok, Dalni und Port Arthur) berührt. Sie ersetzt den sibirischen Trakt (S. 230). Die Bahnlinie zerfällt in die Teilstrecken *Moskau-Irkutsk*, *Irkutsk-Mandschuria* und *Mandschuria-Dalni* (bzw. Wladiwostok, Port Arthur) und ist im ganzen (Moskau-Dalni) 8616 km lang. Die wichtigsten Orte der ersten Teilstrecke sind Moskau, Tula, Rjashsk, Samara, Tscheljabinsk, Omsk, Irkurtsk [1]).

[1]) Über die Länge und Fahrzeit auf der sibirischen Eisenbahn vgl. die Eurasische Pacificbahn Bd. I, § 100.

Teil VI.

Die südeuropäischen Wirtschaftsreiche.

Die Pyrenäenhalbinsel.

I. Boden und Staaten.

§ 228. Lage, Grenzen und Größe. Der Westausgang des Mittelländischen Meeres wird auf europäischer Seite von der Pyrenäenhalbinsel geschützt. Die Pyrenäen trennen die Halbinsel von dem europäischen Rumpf, so daß sie ähnlich wie die skandinavische Halbinsel ein insulares Gepräge erhält, ein Gepräge, das des weiteren in seinen einzelnen Zügen dem des nordwestlichen Afrika mehr ähnlich ist als irgend einem europäischen Gebiete. Wie ein kleiner Kontinent schiebt sich die Pyrenäische Halbinsel zwischen Europa und Afrika ein. Sie vermittelt ähnlich den Verkehr Europas mit Nordostafrika wie die Balkanhalbinsel den mit Asien. Hinderlich sind in diesem Verkehr stets die Pyrenäen gewesen. Sie sind infolge ihrer hohen Kammlinie ein schwer passierbares Gebirge. Infolgedessen sind die Bewohner der *hispanischen* (*iberischen*) *Halbinsel* auf den Seeverkehr angewiesen gewesen, da im Grunde genommen wegen der äußersten südwestlichen Lage die Halbinsel dem mitteleuropäischen Verkehr sehr entrückt und den mittel- und südamerikanischen, wie den westafrikanischen Ländern mehr als ein anderes europäisches Gebiet nahegerückt ist.

So kann es nicht wundernehmen, daß von der iberischen Halbinsel aus die großen Entdeckungen nach den neuen Erdteilen sich vollzogen, nachdem die Einwohner ihre tüchtigen Lehrmeister in der Seeschiffahrt in Italienern erhalten hatten.

Grenzen. Nur die Pyrenäen bilden auf geringer Erstreckung (400 km Luftlinie) die Landgrenze, sonst schlagen auf allen Seiten die Wellen des Meeres an die Küsten. Im N drängt sich der stürmereiche und von Schiffern gefürchtete *Golf von Biscaya* (*Vizcaya*) zwischen Frankreich und Spanien. Der größte Teil der Küste gehört dem Atlantischen Ozean an. Die 14 km breite *Straſse von Gibraltar* scheidet Spanien von Afrika. Von dieser Meeresenge bis hinauf zum Golf du Lion bespült das Mittelländische Meer das spanische Gestade.

Größe. Drei staatliche Gebilde, die zusammen einen größeren Flächenraum als Deutschland einnehmen, teilen sich in die pyrenäische Halbinsel:

Königreich Spanien (einschließl. Kanaren und Ceuta)	504600 qkm,	18,6 Mill. E.,	37 E. auf 1 qkm
Königreich Portugal einschließl. Azoren	92160 „	5,4 Mill. „	61 „ „ 1 „
Republik Andorra	452 „	6000 „	13 „ „ 1 „
Pyrenäenhalbinsel	597212 qkm	24 Mill. E.,	40 E. auf 1 qkm

§ 229. Bodenaufbau und Bodenzusammensetzung. Das ganze kartographische Bild Spaniens weist schon auf die Einförmigkeit der Halbinsel hin. Diese Einförmigkeit wiederholt sich auch in der Bodenerhebung. Eine alte Scholle breitet sich zwischen Ebro und Guadalquivir aus. Sie bildet ein Hochland von annähernd gleicher Höhe und fällt steil zum Meer oder zu schmalen Küstenebenen ab. Altkristalline Gesteine (Gneis, Schiefer) und Granite setzen das Hochland zusammen, das im allgemeinen, wie der Lauf der Flüsse zeigt, nach W geneigt ist.

Mitten durch die Hochebene zieht sich von W nach O das *Kastilische Scheidegebirge;* die *nördliche Hochebene* (800 m mittlere Höhe) ist die von *Altkastilien* und die *südliche* (700 m mittlere Höhe, Madrid 650 m) die von *Neukastilien*. Der O der beiden Hochebenen hat durchweg steppenhaften Charakter, der W ist schon fruchtbarer und geht nach den Küsten zu in schöne grüne Landschaften über. Der Boden der Ebenen ist fast durchgängig alter Seeboden und darum mit Ton, Gips und Salz erfüllt. Da, wo das Salz ausgelaugt ist und der Boden künstlich bewässert wird, ist er für Brotfrüchte außerordentlich geeignet, und so werden weite Gebiete Altkastiliens (um Valladolid) zur Kornkammer Spaniens. Die steppenhaften Ostregionen sind für die Merinoschafzucht besonders geeignet. Am trockensten und steppenhaftesten ist das mit *La Mancha* bezeichnete Gebiet. Nur als tischgleiche Ebene breitet sich das Land aus, spärlich vom Espartogras bewachsen, und die zahlreichen Windmühlen (Don Quixote!) kennzeichnen jede geringe, kaum wahrnehmbare Bodenerhebung von weitem schon.

Im N wird das zentrale, spanische Hochland durch das Kantabrische Gebirge und durch die Pyrenäen mit dem Ebrobecken begrenzt. Das *Kantabrische Gebirge* ist reich an Steinkohlenflözen, die auch hie und da abgebaut werden. Das eisenerzreiche und an bequemen Pässen reiche *Baskische Gebirge* führt zu den Pyrenäen hinüber, zu dem es seiner Natur nach gehört. Das Baskenland ist seit alters her die Eingangspforte zum spanischen Hochland von Frankreich aus. Die *Pyrenäen* bestehen aus altkristallinischen Gesteinen, die von alttertiären Schichten (Kalkzonen) umlagert sind. Wenige Gipfel ragen über 3000 m hinaus (*Maladetta* 3404 m)[1]). Die Kammlinie liegt aber trotzdem höher denn in den Alpen. Damit erklärt sich die auffällige Paßarmut der Pyrenäen. Bequem ist in den Ostpyrenäen der Paß *Col de la Perche* (1622 m), aber ganz be

[1]) Siehe auch Frankreich S. 189.

deutungslos, da er in die Steppengebiete Nordostspaniens führt. Der Hauptkamm ist außerordentlich geschlossen, so daß man auf einer Strecke von nahezu 200 km keiner einzigen Fahrstraße begegnet. In den hohen Westpyrenäen ist die tiefeingeschnittene *Rolandsbresche* bekannt (der *Paß von Roncesvalles* 1207 m). Verkehrsgeographisch betrachtet sind die Pyrenäen infolge ihres geradlinigen, geschlossenen Verlaufes eine verkehrsfeindliche Grenzmauer. Nach S zu lagert sich vor die Pyrenäen das steppenhafte *Ebrobecken*.

Die Neukastilische Hochebene wird im S von der *Sierra Morena* begrenzt, deren Höhen mit Cistusheiden und immergrünem Gestrüpp bewachsen sind. Das Gebirge ist menschenarm und nur da belebt, wo Erze (Kupferbergwerke am Rio Tinto) und Kohlen (inmitten zwischen Cordoba und Almaden) den Bergbau begünstigen. Die Afrika nächstliegenden Gebiete der Pyrenäenhalbinsel füllen ein altes Schiefergebirge, das in der *Sierra Nevada* (*Mulahacen*, 3481 m) seinen ansehnlichsten Gebirgszug besitzt, und das Becken des Guadalquivir aus. Der Ostteil ist reich an Blei und Zink (Almeria). Sind die Hochflächen regenarm und nur von Espartogras bedeckt, so drängen sich in die Täler üppige Kulturoasen. In der *Andalusischen Tiefebene* ist wohl im O noch Steppe zu finden, aber bei Cordoba beginnen bereits die sich mehr und mehr ausbreitenden Alluvialebenen, die für Weizen und Oliven geeigneten Boden geben.

Küsten. Der Einförmigkeit der vertikalen Gliederung entspricht auch die der horizontalen. Einfach und geschlossen ist der Umriß der Halbinsel. Die Nordwestküste (Riasküste) bildet gute Häfen, weniger die Nordküste. Die Häfen sind indessen durch die Randgebirge von dem zentralen Teil der Halbinsel abgeschlossen. Nur wo die Eisenbahnen die Küste zu erreichen vermögen, sind Handels- und Verkehrsstädte emporgeblüht. Die Westküste ist teils Steil-, teils Dünen- und Haffküste; nur wenige Hafenanlagen sind von der Natur gegeben, wie Porto, Lissabon, die Bucht von Setubal. Die Südküste ist bis Tarifa großenteils Flachküste und jenseit Tarifas Steilküste, die von schmalen Küstenebenen unterbrochen wird. Die Ostküste ist großenteils flach, sandig, von Haffen begrenzt, die oft mitunter sehr fischreich sind (Albuferas). An vielen Stellen tritt das Hochland hart an das Meer heran.

§ 280. Bewässerung und Klima. Die Flüsse der Pyrenäenhalbinsel haben für den Verkehr sehr wenig Bedeutung. Sie durchziehen das Hochland in Schluchten und engen Tälern; im Sommer ermangeln sie oft genügender Wasserfülle. Ein Unterlauf ist bei den meisten nicht ausgebildet, da sie kurz vor ihrer Mündung den Hochlandrand in steilen Abstürzen durchbrechen. In den Atlantischen Ozean ergießen sich: Der *Miño* (port. Minho), er wird 34 km vor seiner Mündung schiffbar; der *Duero* (port. Douro) wird bei seinem Eintritt nach Portugal schiffbar, bis Porto gelangen große Seeschiffe; der *Tajo* (port. Tejo), er wird noch vor der portugiesischen Grenze schiffbar, die Flutwelle macht sich in ihm bis Santarem bemerkbar; der *Guadiana* ist auf seinen letzten 40 km für Seeschiffe von 4 m Tiefgang zugänglich. Der *Guadalquivir* ist bis Sevilla (87 km von der Mündung entfernt) für Seeschiffe von 5 m Tiefgang passierbar, bis über Sevilla dringt die Flut aufwärts. Der *Ebro* ist wasserarm und wird erst bei Escatron für kleinere Schiffe benutzbar. Der bei Tudela abgeleitete *Kaiserkanal* dient nur Bewässerungszwecken, wie in der Hauptsache auch jeder der

anderen Flüsse, die dem Mittelmeer zueilen, so z. B. *Segura*, *Jucar*, *Guadalaviar* (*Turia*).

Klima. Nur das Klima der Pyrenäenhalbinsel macht von der sonst üblichen Einförmigkeit einen Unterschied und ist reich an Gegensätzen. Während das Innere von einem rein kontinentalen Klima beherrscht wird, gehören der N und NW dem gemäßigten und der S und größere Teile der W- und O-Küste dem subtropischen Klima an. Die rauhen Winterstürme des Innern werden durch die Sierra Nevada und ihre anliegenden Gebirge von der südlichen Küstenzone abgehalten, so daß bei Malaga (Januarmittel 12,7° C) Baumwolle, Zuckerrohr, Banane und der Cochenillekaktus zu gedeihen vermögen. Die köstlichste der Tropenfrüchte, die *Cherimoya*, die nicht einmal in Palermo gedeiht, reift hier alljährlich ihre schuppigen Äpfel. Besonders heiß ist das Becken des Guadalquivir. Die Sommerwärme steigt in Sevilla auf 46 bis 48° C. Cordoba wird im Volksmunde geradezu die „Bratpfanne" (el sarten de la Andalusia) genannt.

Naturgemäß haben der N und NW die größten Regenmengen (das westliche Galicien 160 cm und mehr); die Ostküste ist weniger regenreich (42 cm durchschnittliche Jahressumme) und noch regenärmer ist das hochgelegene Innere (37 cm durchschnittliche Jahressumme, Salamanca 27,5 cm).

§ 231. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Die Ureinwohner der Pyrenäenhalbinsel sind die *Iberer*. Mit ihnen mischten sich schon in grauer Zeit die *Kelten*. Die phönizischen, griechischen und römischen Einwanderungen mehrten die Zusammensetzung des Volkskörpers, besonders auch die *Germanen* (Sueven, Alanen, Westgoten und Vandalen) und die *Araber*, die sich in den Moriskos des Südens noch sehr rein erhalten haben (etwa 60000). [In Portugal leben auch Nachkommen alter Negersklaven.] Der große Unterschied des Charakters der einzelnen spanischen Volksstämme und deren Dialekte ist daher sehr erklärlich. Ganz vereinzelt im O des baskischen Gebirges stehen die *Basken*, deren Sprache keinem europäischen Dialekt verwandt ist. Die Schrift- und Handelssprache ist das Kastilische, während im O von Valencia aus aufwärts nach Frankreich das Katalanische bevorzugt wird, ein dem Provençalischen verwandter Dialekt. In Portugal hat sich das Portugiesische als besonderer Dialekt dem Kastilischen gegenüber entwickelt. Trotz 10 Universitäten läßt die allgemeine Volksbildung der iberischen Halbinsel noch viel zu wünschen übrig. Annähernd die Hälfte der Bevölkerung gehört zu den Analphabeten.

Die beiden staatlichen Gebilde (von *Andorra* können wir ganz absehen), die sich in den Besitz der Pyrenäenhalbinsel teilen, sind die konstitutionellen Königreiche *Spanien* und *Portugal*[1]). Portugal besitzt eine dichtere Bevölkerung als Spanien. In den einzelnen Provinzen macht sich eine große Verschiedenheit in der Dichte bemerkbar. Besonders sind die steppenhaften Gebiete menschenarm (15 bis 20 Bewohner auf 1 qkm), am menschenreichsten die Provinzen Vizcaja und die im O und SO gelegenen Küstenstriche, sowie in Portugal die Provinz Minho (mit 100 und mehr Bewohnern auf 1 qkm). Die jährliche Bevölkerungszunahme ist in Spanien infolge der kleinen Geburts-

---

[1]) Ihre Größe siehe S. 247.

überschüsse und der Auswanderung gering. In den letzten Jahren sind durchschnittlich 50000 bis 60000 Menschen des Jahres ausgewandert, zumeist nach Brasilien, Uruguay und Argentinien, während in Portugal jährlich 20000 Menschen und mehr auswandern, hauptsächlich nach Brasilien und der Union.

Spanien besitzt jetzt acht Städte mit 100000 und mehr Bewohnern: Madrid (540000), Barcelona (585000), Valencia, Sevilla, Malaga, Murcia, Cartagena und Zarogoza; Portugal nur zwei: Lissabon (360000), Oporto (175000). In Portugal wohnen nahezu $^1/_8$ der Bevölkerung in Städten, reichlich $^2/_3$ auf dem Lande.

Berufliche Gliederung der Bevölkerung. Die Bevölkerung beider Halbinselstaaten gehört hauptsächlich der Landbevölkerung an. Mit Landwirtschaft beschäftigt sich auch die überwiegende Menge der Bewohner; in *Portugal* beschäftigen sich 60% der Bevölkerung mit Landwirtschaft, 1% mit Fischfang und Jagd, mit Bergbau nur 0,2%, hingegen mit Industrie 18% und mit Handel und Verkehr 8%. In *Spanien* ist von der Hälfte der Bewohner nicht festgestellt, was sie betreiben. Auf die Landwirtschaft kommen nur 27% der gesamten Bevölkerung, auf die Textil- und Mineralindustrie 1%, auf Handel und Handelsmarine 2%, auf Künste und Handwerk 5%.

A. Spanien.

II. Urproduktion.

§ 282. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Vom spanischen Boden sind vier Fünftel ausnutzbar[1]). Davon gehört die Hälfte dem Acker- und Gartenland, sodann folgen mit einem Viertel die Flächen mit Obstbaum- und Waldkulturen, und der Rest verteilt sich auf die natürlichen Wiesen und Weiden, den Weinbau (4%) und die Olivenkulturen (2%). Gegen 15% des gesamten fruchtbaren Bodens sind wegen Mangels an geeigneten Arbeitskräften nicht ausgenutzt. Zu den Wäldern gehören auch die Büsche und Gestrüppe, so die Strauchformation des *Mâquis* (in den Mâquis Spaniens Cistusarten vorherrschend, S. 248).

Bei dem Ackerland unterscheidet der Spanier *campo secano,* das trockene Land, nur von den natürlichen Niederschlägen bewässert, und *campo regadio* oder künstlich bewässertes Land. Die Spanier der Küstenlandschaften sind Meister der Bewässerungsanlagen. Keine Mühe und kein Geld wird geschont, die schwierigsten und größten Stau- und Kanalanlagen zu schaffen, denn das berieselte Feld bringt einen oft mehr denn dreißigfachen Ertrag gegenüber dem unbewässerten. Eine sorgfältige Düngung erhöht noch die Ertragsfähigkeit der Gartenkulturen. Diese *Regadios* (auch *Huerta* oder maurisch *Vega* benannt) gehen zumeist auf die Zeit der Araberherrschaft zurück; man versteht unter ihnen solche Anlagen, in denen zu gleicher Zeit verschiedene Früchte gebaut, in denen ohne Unterbrechung gesät und geerntet wird, des Jahres gewöhnlich zweimal, bei den Gemüsen dreimal; sie umfassen 9000 qkm.

---

[1]) Über die Verteilung des Kulturbodens vgl. Bd. I, § 51.

In ihnen gedeihen außer den auf Seite 249 genannten Früchten Agrumen, Feigen, Datteln (*Elche* in der Provinz Murcia ist der einzige Ort Europas, wo die Früchte der Dattelpalme ausreifen), Granatäpfel, Reis, Mais, Weizen, Erdnüsse, Erdmandeln (Knollen von *Cyperus esculentus*), Flachs, Hanf, spanischer Pfeffer, Batate und allerhand Gemüse.

Die *Campos secanos* gehören dem Getreidebau, den Hülsenfrüchten, Oliven, dem Wein und Obst. Doch ist der Ernteausfall sehr von den jährlichen Regenmengen abhängig. Von den Brotfrüchten nimmt der Weizen über die Hälfte des Ackerbodens ein[1]); ihm reiht sich dem Areale und der Erzeugungsmenge nach die Gerste an. Ihnen folgen erst im großen Abstande Roggen, Hafer, Mais und Reis. Hirse wird im N und Durra in der Mancha gebaut. Die Hülsenfrüchte (Erbsen, Kichererbsen, Bohnen) sind wichtige Volksnahrungsmittel der Spanier. Der Anbau von Kartoffeln nimmt nur langsam zu. Die Küsten und Flüsse entlang ziehen sich Olivenkulturen (jährl. 2,5 bis 3 Mill. hl Öl) und an den Gebirgsabhängen der Küste entlang die Weinpflanzungen (jährl. 25 bis 30 Mill. hl Wein). Hauptgebiete des Weinbaues sind die Landschaften um Valencia, Tarragona, Malaga und Jeres („Sherry"). Malaga versendet in großen Mengen Rosinen. Die gewöhnlichen Obstsorten werden in den nördlichen Landschaften angebaut, wie auch eßbare Kastanien und Walnüsse.

Schon im Altertum war als Flecht- und Faserpflanze das Espartogras (Spartgras, Halfa) berühmt, das von der Mitte Spaniens bis nach den östlichen und südlichen Küstengegenden wächst, ebenso im südlichen Portugal, wie in großen ausgedehnten Gebieten Nordafrikas bis hin zur Großen Syrte. Dieses Gras wird bei der heutigen Papierfabrikation sehr geschätzt und bildet darum einen wichtigen Exportartikel.

Von einer Forstwirtschaft in unserem Sinne kann man kaum reden. Die Weidenwirtschaft und das rücksichtslose Niederhauen der Waldbäume hat den Waldbestand bedenklich gelichtet, und für die Aufforstung wird so gut wie nichts getan. Infolgedessen müssen Brenn- und Nutzholz in erheblichen Mengen eingeführt werden.

Wichtig ist die Korkeiche, die über die ganze Halbinsel in mehr oder minder dichten Beständen verbreitet ist; die besten Korke kommen von den Südgehängen der mediterranen Pyrenäen und aus dem W der Provinz Sevilla. Für die Gewinnung von Gerberrinde, Holz und Holzkohlen ist die *Steineiche* bedeutsam; ihre Früchte dienen zugleich einer ansehnlichen Schweinemast.

§ 233. Erzeugnisse der Tierwelt. In der Viehzucht herrschen Schaf und Ziege vor[2]). Als Wanderschafe werden die Merinos gehalten, mit denen die Hirten im Sommer in die hohen Steppenlandschaften Kastiliens nach N und W ziehen, im Winter hingegen in niedrigere und südlichere Gegenden. Die Anzahl der Schweine, Maulesel und Esel wächst auffällig stark, auch die Haltung von Rindvieh, während

---

[1]) Über die Anbaufläche der Hauptgetreidearten vgl. Bd. I, § 51. — [2]) Vgl. Viehbestand Bd. I, § 72.

die der anderen Haustiere keine wesentliche Steigerung, ja sogar eine Verminderung erfährt. Das Maultier ist zugleich das wichtigste Zugtier. Der Pferdezucht wird nur in Andalusien Aufmerksamkeit geschenkt. Die an Wasser und Grünfutter reichen Gebirge des N sind hervorragend die Gebiete der Rindviehzucht, wo auch von den großen Besitzern die Stiere zu den Stiergefechten gezüchtet werden. Die Seidenraupenzucht wird namentlich in Valencia und Murcia gepflegt und erzielt jährlich etwa 1 Mill. kg Seidenkokons. Bienen und Geflügel werden allenthalben gezüchtet. Für die Küstenbewohner kommen die Fische in Betracht. Die kantabrischen und galicischen Küsten umfassen die Hälfte des Fischereigewerbes. Der Sardinenfang ist bedeutend, woran auch die Küste bei Huelva teilnimmt[1]).

§ 234. Erzeugnisse der Mineralwelt. Schon die alten Phönizier und Römer wußten die reichen Mineralschätze Iberiens zu heben. Die großen Edelmetallfunde der Neuen Welt ließen indessen die Reichtümer des Mutterlandes vergessen, und erst jetzt besinnt man sich wieder darauf, aber schon zu spät, denn fremdes Kapital arbeitet bereits in den Bergwerken. Selbst die ergiebigsten Staatsbergwerke sind an ausländische Bankhäuser verpfändet; z. B. die Quecksilberbergwerke zu Almaden an Rothschild in London. Die reichen Eisenerzstollen des kantabrischen Gebirges werden von Krupp, von Engländern und Franzosen ausgebeutet und ihre Erträge von Bilbao aus bequem zu Schiff versandt. Mit den Eisenerzen treten in den nördlichen Provinzen zugleich die Steinkohlen auf. Diese finden sich auch in Andalusien und Valencia. Die Bergregionen der Nordküste bergen ferner Kobalt und Zink. In den südlichen und südöstlichen Gegenden finden sich Blei (Murcia, Almeria), Silber und silberhaltige Bleierze. Kupfererze werden im oberen Rio Tinto zutage gefördert. Steinsalz findet man nordöstlich von Madrid (Guadalajara) und nördlich von Barcelona, Glaubersalze in Burgos, Schwefel in den Provinzen Murcia und Almeria, Phosphor in der Estremadura und Huelva. In zahlreichen Salzgärten zwischen Alicante und Cartagena und bei Cadiz wird viel Salz gewonnen. Mineralwässer werden in großen Mengen versandt. Meerschaum gräbt man in Neukastilien. Gips, Marmor (Segovia) und andere wertvolle Gesteine werden an verschiedenen Orten gebrochen.

Reichlich 2000 Hütten- und Bergwerke waren zu Anfang des 20. Jahrhunderts im Betrieb. Die größten Mengen der geförderten Mineralien ergaben Eisen, Kupfer[2]) und Kohle. Kein Land ist so ergiebig an Quecksilber. Die jährliche Ausbeute an Rohmaterialien belief sich in den letzten Jahren auf 140 bis 150 Mill. Mk.

---

[1]) Das Gewicht der jährlich gefangenen Fische beträgt ca. 1 Mill. dz. von einem Werte von 32 bis 35 Mill. Mk., davon kommen 12 bis 15 Mill. Mk. auf Sardinen. — [2]) 1901 2,7 Mill. t. Über die Produktionsmenge der anderen Mineralien vgl. Bd. I, § 81.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 235. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Die Industrie Spaniens fing in der Mitte des 19. Jahrhunderts an, nachdem erst von den nördlichen Ländern der nötige Antrieb erfolgte. Die wichtigsten Industriezentren entwickelten sich in Katalonien, in Vizcaya und den baskischen Provinzen, in Valencia und Andalusien. Die Industrien auf pflanzlicher Grundlage sind über das ganze Land zerstreut, wenn auch Katalonien den Löwenanteil daran hat. Hier blüht besonders in Barcelona die Baumwollenindustrie[1]). Derselbe Industriezweig wird ferner in Tarragona, Alicante und Sevilla gepflegt. In denselben Orten wird Lein- und Hanfweberei getrieben, wie auch in Zamora, Leon, Zaragoza. Segeltuche und Taue werden in Bilbao und Cartagena fabriziert. Die Espartoflechtereien sind in Murcia zu Hause. Da das Spartgras in der modernen Papierfabrikation große Verwendung findet (S. 251), so sind die vielen Papierfabriken[2]) in Katalonien und Andalusien eigentlich eine leicht erklärliche Erscheinung. Der Hauptsitz der Korkstöpselfabrikation ist Gerona im nördlichen Katalonien. Jährlich werden etwa 30000 t Korke hergestellt. Die Tabakfabrikation ist Staatsmonopol. 10 Fabriken arbeiten für den Staat; unter ihnen ist die größte die zu Sevilla, die auch die einzige ist, in der Schnupftabak (*Spaniol*) hergestellt wird. In den größeren Städten finden sich überall Bierbrauereien, die durch Deutsche ins Leben gerufen sind. Der Getreidebau hat eine bedeutende Mehlindustrie erzeugt. Große Mehlmühlen finden sich in Altkastilien, namentlich in Valladolid, sodann in Zaragoza und Cartagena. Der Wein- und Olivenbau hat eine große Wein- und Ölindustrie zur Folge. Berühmte Weinhandelsorte sind Jeres, Malaga, Pamplona und Tarragona. Die Zuckerindustrie in Rüben- und Rohrzucker wächst von Jahr zu Jahr. Die letztere ist an Almeria und Malaga geknüpft[3]).

§ 236. Industrien auf tierischer Grundlage. Die Industrien, die tierische Stoffe in der Hauptsache verarbeiten, sind ebenfalls am zahlreichsten in Katalonien. Wollen-[4]) und Seidenwaren[5]) bringt Barcelona auf den Weltmarkt, letztere besonders Valencia, das darin früher die erste Stelle behauptete. Wollen- und Tuchwaren fabrizieren Zaragoza, Tarragona, Valladolid, Palencia, Burgos, Cordoba (Hüte und Maultierdecken), Granada, Oviedo (kgl. Tuchfabriken), Avila (kgl. Wollspinnerei) und Segovia. Die Wollwäschereien des letzteren Ortes bringen die berühmte Segoviawolle. Die Lederindustrie Spaniens bringt bekannte Waren auf den Weltmarkt (Saffian, Korduan). Große Gerbereien

[1]) In Spanien zählt man jetzt 70000 Webstühle mit nahezu 3 Mill. Spindeln. — [2]) Die ca. 150 Papierfabriken (zumeist in Katalonien) stellen Schreib-, Druck-, Pack- und Zigarettenpapier her. — [3]) 1901 gab es 69 Zuckerfabriken, 47 für Rüben- und 22 für Rohrzucker; die Ausbeute desselben Jahres war 59000 t Rüben-, 28000 t Rohr- und 110 t Sorghumzucker. — [4]) Der Wollindustrie gehören gegenwärtig 700000 Spindeln. — [5]) Die Seidenindustrie, zumeist in französischen Händen, produziert jährlich rund 700000 kg Rohseide.

haben Salamanca, Caceres u. a. Leder und Handschuhe stellen Zaragoza und Sevilla her, ebenso auch Cordoba, doch ist hier die Fabrikation des berühmten Glanzleders, das nach der Stadt Cordoba „*Korduan*" genannt wurde, zurückgegangen.

§ 287. Industrien auf mineralischer Grundlage. Alteingebürgert ist die Tonerden- und Porzellanindustrie, besonders in Kastilien. Letztere blüht in Sevilla (kgl. Fabrik), aber auch in Tortosa am Ebro. Berühmte Fayencen werden in Valladolid und Caceres hergestellt. Töpfereien und Ofenfabriken sind in Guadalajara und Salamanca. In der Nähe von *Valencia* gibt es zahlreiche Fabriken für glasierte Kacheln und Mosaikfliesen; überhaupt spielt dieser Ort für das Kunsthandwerk des modernen Spaniens eine große Rolle. Glas- und Steingutwaren liefern Bilbao, Barcelona und Cartagena[1]). Die Hauptgebiete der Eisenindustrie finden sich in den baskischen Provinzen, in Asturien und Galicien und einigen größeren Städten. *Bilbao* selber ist der Hauptsitz der mannigfachsten Eisenfabrikation; Hütten- und Eisenwerke, Eisengießereien und Schiffswerften drängen sich hier zusammen. Toledo ist wegen seiner Waffen, der *Toleder Klingen*, altberühmt. Eisenindustrie findet sich ferner in Segovia, Oviedo (kgl. Waffenfabrik), Sevilla (kgl. Eisengießereien und Gewehrfabriken), Pamplona und Barcelona. Die Metallarbeiten, besonders die Filigrane Cordobas, erfreuen sich eines regen Absatzes. Gold- und Silberwaren liefern besonders Valladolid und Sevilla.

IV. Verkehr und Handel.

§ 288. Entwicklung des spanischen Handels. Der Verkehr der Pyrenäischen Halbinsel entspricht nicht ihrer geographischen Lage. Wohl hat sie im Laufe der Geschichte, unter Philipp II. (1556—98), die Meere und den Welthandel beherrscht. Selbst später, als England den Spaniern die Meeresherrschaft entrissen hatte, blieb der spanische Handel noch lange Zeit einer der bedeutendsten auf der Erde. Doch ließ sich sein Verfall nicht aufhalten. Die Ursachen waren die äußeren und innern Zwistigkeiten, vor allem jedoch das Vernachlässigen der natürlichen Hilfsquellen des Landes. Dazu kamen noch der Abfall der amerikanischen Kolonien und das während des Absolutismus herrschende übertrieben hohe Schutzzollsystem, das die Einfuhr jeglicher Waren, deren Erzeugung im eigenen Lande gefördert werden sollte, gänzlich verbot und somit einem weitverzweigten Schmuggelhandel in die Hände arbeitete. Unter dem aufgeklärten Fürsten Karl III. (1759—88) traten wieder bessere Zeiten ein. Aber nach seinem Tode trat die alte Mißwirtschaft wieder auf, bis erst die konstitutionelle Staatsverfassung die Handels- und Verkehrsangelegenheiten wieder zum Besseren führte, nachdem auch ein milderes Schutzzollsystem das alte strenge ersetzt hatte. Indessen ist die Beschränkung durch den Tarif immer noch stark, so daß die Schmuggelei fortdauernd schwunghaft betrieben wird.

---

[1]) 34 große Glasfabriken gibt es.

§ 239. Verkehrswege und Verkehr. Die Landstraßen Spaniens befinden sich in einem kläglichen Zustand. Güter- und Menschentransport waren auf die Maultiere angewiesen. Das Reisen ging langsam, schwierig und unsicher von statten. Darum war für Spanien die Einführung der Eisenbahn geradezu ein Segen (1848). In den ersten 10 Jahren machte indessen der Eisenbahnbau keine erheblichen Fortschritte[1]). In der Anlage hat dieses Netz viel Ähnlichkeit mit dem französischen, von einem Zentrum laufen wie bei einer Spinnwebe nach verschiedenen Richtungen die Verkehrsradien aus[2]).

Die Eisenbahnen sind sämtlich Privatbahnen; sie sind im Besitz von ungefähr 70 Gesellschaften und sind meist durch Engländer und Franzosen mit Unterstützung der spanischen Regierung hergestellt worden.

Mit Europa ist Spanien durch zwei Eisenbahnstränge verbunden, im äußersten O und W der Pyrenäen. Die Hauptlinie von beiden ist die westliche; die östliche hat durch die neue Luxuszugverbindung Berlin—Paris—Barcelona[3]) sehr gewonnen. Auf der westlichen Strecke verkehren die Züge von Paris über Biarritz nach Valladolid und Salamanca und Lissabon. Zwischen Valladolid und Salamanca (bei *Medina del Campo*) zweigt der Hauptstrang nach Madrid ab. Mit Valladolid, bzw. Madrid stehen die Nord- und Nordwesthäfen in Eisenbahnverbindung. Ferner gehen direkte Linien von der Hauptstadt des Landes nach Barcelona, Valencia, Cartagena (letztere beiden von Madrid bis Albacete eine Linie), nach Cordoba—Sevilla—Cadiz, bzw. Huelva, oder nach Cordoba—Malaga. — Post-, Telegraphen- und Schnellsprechverkehr entwickeln sich allmählich den Anforderungen der Neuzeit entsprechend[4]).

Die spanische Handelsflotte kommt mit ihrem Tonnengehalt gegenwärtig an achter Stelle innerhalb der Welthandelsflotte (gegen 1000 Fahrzeuge mit reichlich $^1/_2$ Mill. Reg. t n.)[5]); neun Postdampfschifffahrten werden von Spanien unterhalten[6])[7]).

§ 240. Wichtige Handelsplätze. Binnenhandelsplätze. Die wichtigsten Binnenhandelsstädte sind Madrid, Valladolid, Palencia, Burgos, Oviedo, Vitoria, Zaragoza (Saragossa) und Granada. Wie *Madrid* der politische Mittelpunkt des Reiches ist, so ist es auch das Hauptzentrum des spanischen Handels. Freilich entspricht das Handelsleben dem der anderen europäischen Großstädte nicht ganz, da fast alle Gegenstände für Nahrung und Kleidung von auswärts kommen. Das verhältnismäßig teuere Leben gegenüber anderen Groß-

---

[1]) Eisenbahnen waren für den öffentlichen Verkehr im Betrieb: 1848 28 km, 1868 5382 km, 1902 13516 km. Über die Größe, Entwicklung und Dichte vgl. des weiteren Bd. I, § 101. — [2]) Über die Schnelligkeit des spanischen Eisenbahnbetriebes vgl. Bd. I, § 100. — [3]) Seit Februar 1904.

[4])

	Briefpostsendungen Anzahl in Mill.	*Telegraphen* Drahtleitung in 1000 km	*Telegramme* Anzahl in Mill.	*Telephon* Drahtleitung in 1000 km
1901 [*1891*]	331 [*196*]	76 [*57*]	4,4 [*4,8*]	48 [*95: 23*]

[5]) Siehe Welthandelsflotte Bd. I, § 123. — [6]) 1 nach den Philippinen, 3 nach Marokko und den Kanarischen Inseln, 1 nach Westafrika, 4 nach Westindien und 1 nach Südamerika. — [7]) Die Schiffahrtsbewegung in den spanischen Häfen umfaßte 1901: 35646 Schiffe mit 28,9 Mill. Reg.t n., wovon auf 18787 spanische Schiffe 14 Mill. Reg.t n. entfallen [*1891 37450 Schiffe mit 23,5 Mill. Reg.t n, wovon auf 17069 spanische Schiffe 10,5 Mill. Reg.t.*]

städten ist daher leicht erklärlich. Madrid ist Mittelpunkt des spanischen Geldmarktes. Die „Bank von Spanien" ist die einzige Notenbank des Reiches. Infolge der zentralen Lage, der radienförmigen Ausstrahlung der Eisenbahnen nach den Küsten und der Ansammlung alles wissenschaftlichen, militärischen und finanziellen Lebens behauptet Madrid innerhalb Spaniens eine ähnliche Stellung wie Paris für Frankreich. Für die Nordhälfte Spaniens kommt *Valladolid* als Haupthandelsort in Betracht.

Hafenplätze. Spanien besitzt nicht weniger denn 81 Häfen, 56 an der atlantischen und 25 an der mittelländischen Küste. Viele von ihnen haben nur Bedeutung für den Binnen- und Küstenverkehr. Die Häfen der Nordküste sind, wiewohl von der Gebirgsnatur des Landes gut geschaffen, doch der Verstopfung durch Sandbänke ausgesetzt, da nach O an der Küste entlang eine Meeresströmung streicht. So hat der bis jetzt noch bedeutendste Hafen *Bilbao* schon alle möglichen Anstrengungen gemacht, sein Fahrwasser offen zu halten. Man hat den Fluß Nervion, an dem Bilbao liegt, kanalisiert, so daß das Fahrwasser bei Flut 7 bis 8 m und bei Niedrigwasser 6 m tief ist. Doch ist die Fahrrinne schmal und schwierig zu passieren. Darum ist der Gedanke laut geworden, den Hafen von *Pasajes* (östlich von San Sebastian) auszubauen, dessen Einfahrt größer und bequemer als die von Bilbao ist. Von den galicischen Häfen, die die besten Naturhäfen sind, werden *La Coruña*, *Villagarcia* (Hafen von Santiago) und *Vigo* vom Norddeutschen Lloyd angelaufen, La Coruña auch von der Hamburg-Amerika-Linie. Das alte *Palos*, von dem aus Kolumbus seine Reise antrat, auf der er die Neue Welt entdeckte, ist durch das emporstrebende *Huelva* ganz verdunkelt worden. Dieses besitzt einen großen geräumigen Hafen, der aber durch eine Barre des Rio Tinto eingeengt, bzw. abgeschlossen wird. Diese große Sandbank wird durch eigens dafür gebaute Dampfschiffe, von denen jedes 3000 t und mehr faßt, überfahren. *Sevilla* hat einen Teil des Verkehrs, der nach Cadiz ging, wieder an sich gezogen. Die Einfahrt nach *Cadiz* bietet den größeren Schiffen mancherlei Fährlichkeiten, wenngleich der Ankergrund vorzüglich ist. Ausgedehnte Lagunengebiete beengen von S her den Verkehr. Der Hafen versandet mehr und mehr, und der Rückgang des Verkehrslebens ist die unausbleibliche Folge. Auch ist die ganze Umgebung für Fabrik- und Gewerbeanlagen nicht geschaffen, und besondere Schiffe bringen weither erst das Trinkwasser nach Cadiz. Das Schiffsgeschäft ist das einzige, das hier noch Aussicht auf Bestand hat. Bei größerer Leistungsfähigkeit könnte der Hafen unschwer einen Teil des Schiffsverkehrs von Lissabon an sich ziehen. Die besten Naturhäfen an der Ostküste Spaniens sind Barcelona, Cartagena und Malaga. *Barcelona*[1]) ist die Stadt Spaniens, die sich am schnellsten in der neuern Zeit entwickelt hat[2]). Jetzt bedeckt sie einen dreimal größeren Raum denn vor 40 Jahren. 1887 hatte sie nur 272000 E., jetzt hat sie bereits über $^1/_2$ Mill. Neuerdings hat sie die Hauptstadt überflügelt, und wächst sie so weiter, so wird sie die größte Stadt werden, die das Mittelländische Gewässer bespült. Die Ausfuhr Barcelonas nach

[1]) *Barcelona* und *Bilbao* sind die einzigen Großverkehrshäfen Spaniens. Barcelona im Gesamtverkehr 1902 (1901) 6,2 (5,8) Mill. Reg. t (davon Auslandsverkehr 3,1 (3,1) Mill. Reg. t), Bilbao Gesamtverkehr 5,3 (5,1) Mill. Reg. t (davon Auslandverkehr 4,4 (4,3) Mill.); es folgen im Auslandverkehr mit 2 Mill. Reg. t *Cadiz*, *Valencia* (Grao), sodann *Huelva*, *Malaga*. — [2]) Vgl. Schnellzugslinie S. 68, 255.

fremden Staaten ist beschränkt, um so größer ist der Einfuhrhandel. In ihm überwiegt der Verkehr mit dem Auslande. Barcelona führt von allen Gegenden und aus allen Ländern ein.

§ 241. Spaniens Aufsenhandel. Seit zwanzig Jahren läßt sich wohl ein Aufschwung des spanischen Handelsverkehrs feststellen, besonders im letzten Dezennium des vergangenen Jahrhunderts; aber innerhalb dieses Zeitraumes ist der Fortschritt ein sehr unruhiger gewesen. Negative und positive Handelsbilanz der einzelnen Jahre wechseln nicht selten miteinander ab[1]).

Von den Waren, die in der Ausfuhr die Einfuhr überragen, seien hervorgehoben Nahrungsmittel, einschließlich Getreide, Zucker, Wein (zusammen ein Drittel der gesamten Ausfuhr), sodann Steine, Mineralien, Glas- und Töpferwaren, Metalle, Gold und Silber. Im übrigen stehen andere wichtige Gegenstände als Einfuhrartikel über der Ausfuhr, wie Drogen und chemische Erzeugnisse, Leinen- und Wollfabrikate, Seide und Seidenwaren, Papierwaren, Maschinen und Dampfschiffe[2]).

Verkehrsländer. Die regsten Handelsbeziehungen Spaniens bestehen mit Großbritannien (Gesamtverkehr über 400 Mill. Mk.), Frankreich und der Union. Erst an vierter Stelle reiht sich Deutschland an, dem dann Belgien, Rußland, Italien, die skandinavischen Länder, Portugal, Österreich-Ungarn, Schweiz, Ägypten, Argentinien, Kuba und die Philippinen folgen.

Deutschlands Handel mit Spanien ist fast durchgängig gewachsen[3]). Sein Gesamtwert hat mit dem neuen Jahrhundert 100 Mill. Mk. überschritten (S. 84). Hauptsächlich bezieht Spanien aus Deutschland Maschinen und Lokomotiven (10 Mill. Mk.), Waren aus edlen Metallen (2 Mill. Mk.), Steinkohlenteerfarben und andere künstliche Farben (2 bis 4 Mill. Mk.), schwefelsaures Natron und Ammoniak, sowie salpetersaures Natron (2 bis 3), Stiche, Karten und Zeichnungen (1½ bis 2), feine Leder (3), elektrische Bogenlampen und Kabel für elektrische Leitungen (3 bis 4); und sendet nach Deutschland Eisenerze (30 bis 40 Mill. Mk.), Kupfererze (3 bis 5), silberhaltiges Blei in Blöcken (5 bis 12), Korkpfropfen (4 bis 5), Wein und Most in Fässern (5 bis 7), Apfelsinen (3 bis 5), Rosinen (1 bis 3).

§ 242. Spaniens Kolonien. Der einst wegen seiner Größe und Erträge beneidete Kolonialbesitz ist zusammengeschrumpft. Durch den Pariser Friedensvertrag (10. Dez. 1898) mußte Spanien Kuba und Portoriko, Guam, die größte

---

[1]) 1902 Einfuhr 737, Ausfuhr 681 Mill. Mk. Nur im Durchschnitt von mehreren Jahren kann man ein sicheres Bild gewinnen, wie die Übersicht des Außenhandels Bd. I, § 121 ergibt. — [2]) Dem Werte nach waren 1902 die hauptsächlichsten Waren der Einfuhr in *Mill. Mk.*: Rohe Baumwolle 84, Steinkohlen 55, Maschinen aller Art 42, unbearbeitete Bretter aus gewöhnlichem Holz 28, Kabeljau (Stockfisch) 26, schwefelsaures Kali und Ammoniak 28, ungegerbte Häute und Felle 20, Rohtabak 19, Kaffee 15, Weizen 18, Sesam und Leinsamen 18, Kakao 12, tierische Fette 11, Eisenbahnmaterial 10, Näh- und Strickmaschinen 9, die hauptsächlichsten Waren der Ausfuhr: Eisenerz 92, Olivenöl 47, Apfelsinen 45, Wein 29, silberhaltiges Blei in Blöcken 29, Kupfererz 27, silberarmes Blei in Blöcken 26, Korkstopfen 24, Konserven 19, Kupfermatte 17, Rosinen 15, Schweißwolle 12, baumwollene Gewebe 12, Weintrauben 10, geschälte Mandeln 10, rohes Kupfer und altes Kupfer 9. — [3]) Nach der spanischen Statistik erscheint der Handelsverkehr zwischen beiden Ländern kleiner als in der deutschen, so für 1902 Ausfuhr nach Deutschland 37 Mill. Mk. (deutsche Statistik 59 Mill. Mk.) und Einfuhr aus Deutschland 71 Mill. Mk. (deutsche St. 75 Mill. Mk.). Der Unterschied ist darauf zurückzuführen, daß ein Teil des über Rotterdam und Antwerpen gehenden Warenverkehrs von und nach Deutschland in der spanischen Statistik den Niederlanden und Belgien zugeschrieben wird.

der Ladroneninseln, die Suluinseln und die Philippinen (letztere gegen eine Vergütung von 80 Mill. Mk.) an die Union abgeben, nachdem es aus dem ihm von den Vereinigten Staaten aufgezwungenen Krieg unglücklich hervorgegangen war. Durch einen Staatsvertrag (16. Febr. 1899) gingen zu dem Preise von 16 Mill. Mk. der Rest der ozeanischen Besitzungen, die Ladronen (Marianen), Karolinen und Palauinseln, an das Deutsche Reich über. Es verbleiben dem spanischen Reiche außer den *Balearen*, *Kanaren*, *Presidios* mit dem kleinen afrikanischen Gebiet Ceuta (alle diese zum Mutterland gewöhnlich mit eingerechnet) die afrikanischen Besitzungen: *Küstengebiete* gegenüber den Kanaren (*Rio de Oro* und *Adrar*), im französischen Kongogebiet (*Rio Muni* mit den vorgelagerten Inseln [*Elobyinseln* u. a.]), der *Coriscobai* und die Inseln *Annobom* und *Fernando Po*. Dieser afrikanische Besitz umfaßt 216000 qkm mit etwa $^1/_4$ Mill. Bewohnern. Der kontinentale Besitz hat wirtschaftlich keinen Wert; die Inseln sind Freihandelsgebiete.

B. Portugal.

V. Urproduktion.

§ 248. Erzeugnisse der Pflanzen-, Tier- und Mineralwelt. Der Boden Portugals ist leicht und locker, sehr fruchtbar bei genügendem Regenfall. Aber fast die Hälfte des Bodens ist Ödland[1]). Den Wiesen und Weiden gehört der größte Teil des produktiven Landes (über ein Viertel der Gesamtfläche); ihnen reihen sich der Boden für Getreide (12 %), die Flächen des Obstbaues (7 %), des Waldes (3 %), der Hülsenfrüchte (3 %), der Weingärten (2 %) an. Je nach den Besitzverhältnissen und der Art des landwirtschaftlichen Betriebes werden vier Landwirtschaftsregionen unterschieden. Man geht dabei von N nach S und rechnet im N 100 ha für 100 Bewohner, im gebirgigen NO für 44, in der Mitte des Landes für 34 und im S für 17 Bewohner. In der Mitte und im S sind die Großgrundbesitzer. Die pflanzlichen und tierischen Erzeugnisse sind im Norden Mais und Rinder, in der Gebirgsregion Roggen, Schafe und Ziegen, im zentralen Gebiet Weizen und Mais, im Süden Weizen und Schweine.

Algarve hat subtropisches Klima, und es gedeihen darum Feigen, Mandeln und Johannisbrot. Im großen ganzen steht die Landwirtschaft noch auf niedriger Stufe. Reis wird in den Sumpflandschaften bei Lissabon und nördlich davon gebaut (7000 ha). Der Kartoffelbau gewinnt immer größeren Raum. Die Batate gedeiht allenthalben. Der Weinbau liefert im Durchschnitt jährlich 4 Mill. hl. Außer dem Portwein sind die besten Weinsorten die Moscatels von Carcavellos, Faro und Setubal[2]). Das Espartgras wächst im S und wird zu Flechtwerk verwandt, ohne aber wie in Spanien einen Exportartikel zu bilden.

Die Forstwirtschaft liegt ganz im argen. Der wenig ausgedehnte Wald wird durch Pinien, Kiefern, Kork- und andere immergrüne Eichenwälder gebildet.

---

[1]) Siehe Übersicht des Kulturbodens Bd. I, § 51. — [2]) Die Moscatels sind Weißweine, auch als „Lissabon-" und „St. Yvesweine" bekannt. Rotweine von Colares, Torres-Vedras, Monçaon.

Viehzucht. Der Viehzucht, die früher ganz in Verfall geraten war, wendet man jetzt wieder mehr Aufmerksamkeit zu[1]). Gering ist die Pferdehaltung. Die Beiraschafe sind ähnliche Wanderschafe wie die spanischen Merinos. Die Ziegenhaltung ist den Gebirgsgegenden eigen. Große Schweinezucht wird im südlichen Portugal betrieben, wo die Eichenwälder gutes Mastfutter liefern.

Die Fischerei, der über 4000 Fahrzeuge dienen, ist für das Land sehr wichtig. Das Meer ist an den portugiesischen Küsten besonders reich an Sardellen, Sardinen und Thunfischen, auch an Krebsen und Mollusken. Im *Minho* werden schmackhafte Lachse gefangen. Der Wert der jährlich gefangenen Fische beträgt im Durchschnitt 20 Mill. Mk[2]).

Mineralproduktion. Portugal besitzt ansehnliche Mineralschätze. Doch werden sie in geringem Maße ausgebeutet. Es fehlt an Kohlen und am nötigen Unternehmungsgeist. Nur fremdes Kapital hat größere Regsamkeit in den Bergwerksbetrieb gebracht. Einer Einfuhr von Eisen und Eisenwaren im Werte von reichlich 10 Mill. Mk. steht eine Ausfuhr von Kupfer-, Eisen-, Blei-, Mangan- und Antimonerzen, sowie an Seesalz im Werte von nahezu 10 Mill. Mk. gegenüber. Etliche Kohlen werden bei Porto und in einigen kleineren Gebieten gewonnen. Die größte Kupfermine nebst andern Minen befinden sich in *Alemtejo*. Ein zweiter Minendistrikt liegt am Douro. An Seesalz werden jährlich gegen 2 Mill. dz von den Küsten bei *Faro*, *Setubal* und *Lissabon* ausgeführt.

VI. Industrie und Gewerbe.

§ 244. Industrieen auf Grund pflanzlicher, tierischer und mineralischer Erzeugnisse. Wohl steht die Industrie Portugals noch in ihren Anfängen, aber sie hat schon recht bemerkenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Um *Lissabon* und *Porto* haben sich zwei große Industriezentren gebildet. Die Textilindustrie ist hier heimisch geworden, besonders die Baumwoll- und Leinenweberei, sowie die Spitzenfabrikation. Webereien finden sich auch in Covilhã, an den südlichen Gehängen der Serra da Estrella. Seilerwaren und Tauwerk stellt Algarve her, ebenso Lissabon. Hier ist auch die königliche Tabak- und Zigarrenfabrik. Korbflechterei findet sich im S, in Loulé. Der Schiffsbau, der in den Hafenstädten blüht, erzeugt leichte und schnellsegelnde Schiffe.

Die Seiden- und Sammetweberei von Bragança erfreut sich eines guten Rufes, ebenso die Seiden- und Wollweberei von Porto. Hier ist auch die Gerberei zu Hause, wie in Lissabon, das außerdem viel Schuhwerk und Handschuhe liefert. In beiden Industriezentren ist die Eisenindustrie emporgeblüht, in der Form von Eisengießereien,

[1]) Vgl. den Haustierbestand Bd. I, § 72. — [2]) 1901 19,5 Mill. Mk., wovon 10,3 Mill. Mk. auf die Sardinenfischerei entfielen.

Maschinenbauwerkstätten und anderen ähnlichen Betrieben. Braga liefert Messer und Schlosserwaren. Ein altberühmter Fabrikationszweig Lissabons ist die Herstellung von Schmuckgegenständen aus Gold und Silber. Porto stellt Töpfer- und Steingutwaren, sowie feuerfeste Schmelztiegel her.

VII. Verkehr und Handel.

§ 245. Verkehrswege und Verkehr. Obwohl Portugal in bezug auf die Flußschiffahrt günstiger als Spanien bestellt ist, so ist diese auf den beiden Verkehrsadern *Tajo* und *Douro* nur gering entwickelt. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts kannte man keine Landstraßen; und heute noch gibt es nur Bruchstücke von Kunststraßen. Die Eisenbahnen sind teils Staats-, teils Privatbahnen[1]). Bei den Kauffahrteischiffen (1903/04 340 Fahrzeuge mit 90 000 Reg. t n.) überwiegen die Segler (278 Stück)[2]). Daß Portugal bei dem Aufschwung des Welthandels im letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts nicht mit Schritt gehalten hat, beweist auch dieser Umstand, daß es von seiner 14. Stelle innerhalb der Welthandelsflotte auf die 19. herabgedrückt worden ist.

§ 246. Wichtigste Handelsplätze. Die wichtigsten Handelsplätze sind *Lissabon* und *Porto*. Lissabon, der erste Hafenplatz, vermittelt die Hälfte des Verkehrs, sowie den ganzen Warenumsatz nach den portugiesischen Kolonien. Es ist darum auch der Hauptstapelplatz für die Waren dieser Kolonien, so für Kaffee, Kakao, Kautschuk, Gummi, Bienenwachs, Palmenkerne und Palmenöl. Die Bank von Portugal, die einzige Notenbank des Landes, hat hier ihren Hauptsitz. Die geographische Lage hat Lissabon geradezu zu einem Mittelpunkt des Welthandels gemacht.

Lissabon (Lisboa) ist ein End- oder Anfangspunkt internationaler Bahnlinien Europas, überhaupt der eurasischen Pacificbahn[3]). Es ist ein Weltverkehrshafen ersten Ranges[4]). Die von den hauptsächlichsten westeuropäischen Häfen, wie Bremerhaven, Rotterdam, London usw., ausgehenden Schiffe legen auf ihrer Fahrt nach Südamerika in Lissabon an, sowie die Dampfer der Deutsch-Ostafrika-Linie. Die Hauptstadt ist zugleich Hauptdampferstation der portugiesischen Gesellschaften, die regelmäßig nach den Azoren, Madeira, Lorenzo Marques (Lourenço Marquez) und Brasilien fahren. *Porto* (oder *Oporto*) ist der nächst wichtige Hafen. Quer vor dem Hafen, am Ausgang des Duero, hat sich eine Sandbank gelagert, die im Maximum nur 3,6 m Tiefe hat, und die bei stürmischer

[1]) Ende 1902 waren 2409 km Eisenbahnen im Betrieb. Über Länge und Dichte des Eisenbahnnetzes vgl. auch Bd. I, § 101. — Der Postverkehr Portugals umfaßte 1901 74 Mill. Briefpostsendungen [*1891 60 Mill.*] und 2,8 Mill. Telegramme auf 18600 km Telegraphendrahtlänge [*1891 1,9 Mill. Telegramme auf 15000 km*]. — [2]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123. — Schiffsverkehr: in allen Häfen des Königreiches liefen 1902 11264 Schiffe mit 13,1 Mill. Reg. t n. ein (darunter 6488 Dampfer mit 12,6 Mill. Reg. t) und aus liefen 11220 Schiffe mit 13 Mill. Reg. t n. (darunter 6469 Dampfer mit 12,5 Mill. Reg. t n.). [*1891 Eingang 11182 Schiffe mit 6,6 Mill. Reg. t n. (darunter 4616 Dampfer mit 6 Mill. Reg. t n.), Ausgang 11274 Schiffe mit 6,6 Mill. Reg. t n. (darunter 4618 Dampfer mit 6 Mill. Reg. t n.).*] — [3]) Vgl. Bd. I, § 100. — [4]) 1902 (1901) der Gesamtverkehr Lissabons 5785 (5850) Schiffe mit 8,5 (7,9) Mill. Reg. t n., davon auf den Auslandverkehr 4399 (4490) Schiffe mit 8,2 (7,6) Mill. Reg. t n.

Witterung und hohem Seegang ein ernstes Hindernis bildet. Darum ist das nördliche, direkt am Meere gelegene *Leixoes* zu einem Hafen für größere Seeschiffe ausgebaut worden; es wird z. B. regelmäßig von den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie angelaufen. Porto ist vor allem der Ausfuhrhafen für Portwein, der besonders nach London, seinem bedeutendsten Markte, gebracht wird, aber auch nach Brasilien und Deutschland.

§ 247. Portugals Außenhandel. Portugal ist andauernd ein Land mit passiver Handelsbilanz[1]). Hier ist sie tatsächlich ungünstig für das gesamte wirtschaftliche Leben, da Portugal aus sich selber heraus wenig produziert und ein verarmtes und verschuldetes Land ist. Nicht selten ist das Verhältnis von Einfuhr zur Ausfuhr wie 2 : 1.

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Rinder, Kohlen, Baumwollenwaren, Reis, Leinen- und Wollgarne, Kabeljau, Eisen, Maschinen, Häute und Felle. In den Ausfuhrgegenständen steht der Wein obenan (40—50 Mill. Mk.), sodann folgen Kork, Kupfererze, Sardinen und weiterhin Salz, Schwefel, Öl und Südfrüchte[2]).

Die Verkehrsländer. Die Einfuhrgegenstände kommen vorwiegend aus Großbritannien (ein Viertel des Gesamtwertes), dem Deutschen Reiche (ein Achtel), fast ebensoviel aus der Union; sodann aus Frankreich, Spanien, Belgien, Brasilien, Schweden-Norwegen und den portugiesischen Kolonien. Der größte Teil der Ausfuhr, fast ein Drittel, geht nach Großbritannien; es folgen Brasilien, Spanien, Deutschland, die portugiesischen Kolonien u. a. Länder.

Der Handelsverkehr mit Deutschland hat sich seit 1891 nur mäßig gesteigert (S. 84). Zumeist sendet Deutschland mehr nach Portugal (Waren im Werte von etwa 20 Mill. Mk.), als es von dort bezieht (Waren im Werte von 15 bis 18 Mill. Mk.). Aus Deutschland geht nach Portugal Zucker (über 2 Mill. Mk.), Schießpulver, Eisendraht (1 bis 2 Mill. Mk.), Leder; Portugal sendet dafür Kork in Platten, Korkwaren, Wein und Most in Fässern (2 bis 4 Mill. Mk.).

Die portugiesischen Kolonien.

§ 248. Geschichtliche Entwicklung, Größe und Lage. Portugal ist durch seine Lage dem europäischen Rumpfe abgekehrt und blickt nach Afrika und Südamerika hinüber. Mit Vasco da Gama (1498) trat es in die Kolonisation ein. Die West- und Südostküste Afrikas, die Westküste Indiens und die Küsten Hinterindiens und Chinas wurden besetzt. Im 16. und 17. Jahrhundert gingen die Besitzungen des Indischen Ozeans mehr und mehr an die Engländer und Niederländer verloren. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts wurde der Schwerpunkt der kolonialen Interessen von den asiatischen Küstengebieten nach Brasilien verlegt. Die Herrlichkeit der portugiesischen Kolonialherrschaft nahm

---

[1]) 1902 Einfuhr 252, Ausfuhr 129 Mill. Mk. — Vgl. Außenhandel Bd. I, § 121. — [2]) Wichtigere Waren der Einfuhr waren 1902 dem Werte nach in Mill. Mk.: Rindvieh 84, Steinkohlen 21, Rohbaumwolle 18, Kabeljau 16, Baumwollwaren 12, Zucker 10, Eisen 10, Häute und Felle 6, Reis 6, Wollgarn und Wollwaren 6; der Ausfuhr: Portwein 26, gewöhnlicher Rotwein 16, Kork in Platten 11, Sardinenkonserven 6, Korkpfropfen 4, Madeirawein 3.

ein jähes Ende, als im Jahre 1807 das Haus Braganza durch Napoleon entthront und dadurch der Anfang zur Losreißung Brasiliens vom Mutterlande (1822) gegeben wurde. Im Verlauf der ganzen kolonialen Entwicklung Portugals zeigt sich, daß die Portugiesen wohl Talente als Entdecker und Eroberer, aber nicht als tüchtige Kaufleute hatten.

Gegenüber Brasilien sind die heute noch dem Mutterlande verbleibenden Kolonien gering sowohl an allgemeiner Bedeutung als auch an Wert, wie in ihren Handelsbeziehungen zu dem Mutterland. Von dem umfangreichen einstigen Besitz verbleiben nur noch in Asien 20000 qkm mit 1 Mill. B. und in Afrika 2126000 qkm mit 5 Mill. B. Die asiatischen Kolonien sind in Indien Goa, Damão und Diu, in China Macao, in den Sundainseln die Osthälfte Timors. Von Afrika sind portugiesische Besitzungen: die Kap-Verdischen Inseln, Portugiesisch-Guinea (Senegambien), die Inseln São Thomé und Principe, Angola und Portugiesisch-Ostafrika (Mozambique, Sofala). Die Azoren und Madeira werden in der Verwaltung zum Mutterlande gerechnet. Von den Azoren ist die Insel *Fayal* bemerkenswert, weil hierüber die deutschen Kabel nach Nordamerika gelegt worden sind[1].

§ 249. Die wirtschaftliche Bedeutung der wichtigsten portugiesischen Kolonien. *Goa* liegt in Indien an der Malabarküste, *Damão* an der Küste nördlich von Bombay und *Diu*, eine kleine Insel, westlich davon. In diesen portugiesischen Besitzungen wird viel Seesalz gewonnen, vorwiegend in Goa. Der Handel, der in Getreide, Hülsenfrüchten und Salz besteht, ist in der Hauptsache Durchgangshandel von und nach Britisch-Indien. Der Handel Macaos, südlich ven Kanton, ist auch vorwiegend Durchgangshandel und liegt zumeist in chinesischen Händen. Von allen Kolonien erreicht Macao die höchsten Umsatzwerte[2]. Der Haupthandelsartikel ist Opium, das roh eingeführt und zubereitet nach Australien und San Francisco für die daselbst wohnenden Chinesen ausgeführt wird. *Portugiesisch-Timor* liefert Kaffee und Bienenwachs. Im übrigen ist ein Handel hier fast gar nicht entwickelt.

Die *Kapverden* liefern Kaffee und Mohrenhirse, *Portugiesisch-Guinea*, an der Küste Senegambiens, Gummi, Bienenwachs, Ölsamen, Elfenbein und Felle, *São Thomé* und *Prinzipe* größere Mengen guten Kakaos, Kaffee und Fieberrinde. *Angola* ist ein ansehnlicher Besitz südlich des Kongo mit den Haupthandelsstädten *Loanda* und *Benguela*. Die Haupteinfuhrartikel sind Leinenwaren und die wichtigsten Ausfuhrgegenstände Kaffee und Kautschuk[3]. In *Portugiesisch-Ostafrika* sind wichtige Handelsplätze *Lorenzo Marques* in der Delagoa-Bai, *Sofala* und *Mozambique*. Man führt in diese Kolonie Leinenwaren, Eisengegenstände, Sprit, Bier und Wein ein und holt aus ihr Gummi, verschiedene Erze, Bienenwachs und Elfenbein. Durch Portugiesisch-Ostafrika geht ein reger Transithandel nach dem britischen Hinterlande (Transvaal)[4].

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 123. — [2]) 1900 (einschl. Transithandel) Einfuhr 75 und Ausfuhr 57 Mill. Mk. — [3]) In den portugiesisch-westafrikanischen Gebieten ist auch der deutsche Handel beteiligt (vgl. Tab. S. 85); Deutschland holt von dort hauptsächlich rohe Kakaobohnen (3 bis 5 Mill. Mk.), Kautschuk und Guttapercha (1 bis 2 Mill. Mk.). — [4]) 1901 (1891) betrug in Portugiesisch-Ostafrika die Einfuhr 28 (1,4), die Ausfuhr 10 (0,08) und die Durchfuhr 86 (16,4) Mill. Mk.

Durch den scharfen Wettbewerb der anderen Kolonialmächte ist Portugal gezwungen worden, etwas mehr für seine Kolonien zu tun; so zieht man gegenwärtig in Angola die Buren zur Besiedelung heran und baut in den Kolonien Eisenbahnen (siehe Afrika, § 339).

Die Apenninenhalbinsel (Italien).

I. Boden und Staat.

§ 250. Lage, Größe und Küstengliederung. Italien ist die mittelste der südeuropäischen Halbinseln. Sie teilt das Mittelländische Meer in ein Ost- und Westbecken. Mehr wie ein anderes europäisches Land ist Italien durch seine Lage zur Beherrscherin des Mittelmeeres bestimmt. Diese Lage hat es zur Römerzeit völlig auszunutzen verstanden, in späterer Zeit auch durch seinen Handel (Genua, Venedig). In neuester Zeit spielt es auf der Weltverkehrsstraße, die sich durch das Mittelmeer und den Suezkanal zieht, wieder eine große Rolle.

Italien umfaßt 286700 qkm mit 33 Mill. Einwohnern (1903), 115 auf 1 qkm. Davon entfallen auf *Sizilien* 25700 qkm mit 3,5 Mill. E. und auf *Sardinien* 24000 qkm mit 0,8 Mill. E.

Im Vergleich zu seinem Flächeninhalt hat Italien eine viel zu große Küstenentwicklung (3383 km)[1]. Diese Küste zwingt Italien, sofern es in den modernen Verkehr und Handel tätig eingreifen und seine Stellung im Mittelmeer wahren will, eine Seemacht zu sein.

Das verhältnismäßig einfach gegliederte Land wird im O von der langgestreckten Adria bespült, im S vom Ionischen Meer, das durch die Straße von Messina (im N 3 km breit und 100 m tief) dem Tyrrhenischen Meer die Hand reicht. Dieses und das Ligurische Meer bespülen die Westgestade der Halbinsel. Im N umziehen die Alpen im großen Bogen das Potiefland und schließen Italien nach Zentraleuropa ab. Doch ist der Abschluß nicht so dicht, wie der der Pyrenäen für Spanien. Günstige Pässe ermöglichen den Verkehr mit den Nachbarländern, die zum Teil andere Bedürfnisse und Lebensgewohnheiten haben, und die dadurch stets zu Handels- und Verkehrsbeziehungen anreizten.

Die Küsten Italiens sind teils Flach-, teils Steilküsten und nicht arm an natürlichen Häfen. Der Golf von Genua wird von einer Steilküste umrahmt. Sie zerfällt in die *Riviera di Ponente* (Westküste) und, von Genua an, in die *Riviera di Levante* (Ostküste). Dieses Küstenland ist unter allen italienischen Küsten am meisten durch landschaftliche Schönheiten, warmes beständiges Klima und günstige Häfen ausgezeichnet.

An die Flachküsten schließen sich nach dem Landinnern zu Ebenen und Becken an, die teilweise sehr fruchtbar, teilweise aber auch öde und sumpfig

[1]) Die Länge der Küste, einschließlich der Inseln, beträgt 6876 km, die Landgrenze 1936 km.

sind. Letztere Eigenschaft ist nicht selten eine Folge der Vernachlässigung alter wohlbekannter Kulturstätten. Zwischen Livorno und Civitavecchia ist das berüchtigte Sumpfgebiet der *Toskanischen Maremmen.* Vom Tiber wird die *Römische Campagna* durchflossen. Zahllose stehende Gewässer verpesten hier die Luft. Die *Pontinischen Sümpfe,* die sich südlich von Rom 45 km weit an der Küste entlang ziehen, sind in neuester Zeit entwässert und bebaut worden, so daß seit dem Jahre 1900 das Malariafieber hier endgültig verbannt zu sein scheint.

Die Ostküste ist zum geringen Teile Steilküste und bei weitem mehr Flachküste, die sich vielfach in Lagunen und Sümpfe auflöst, so im ganzen N und S der Küstenerstreckung.

§ 251. Bodenaufbau und Bodenzusammensetzung. Italien nimmt an den Alpen teil und beansprucht deren Innenrand. Steil fallen die Alpen nach der Poniederung ab. Die *Piemontesischen Alpen,* vom Meere bis zum Lago Maggiore (See-, Kottische, Grajische, Penninische Alpen, vor letzteren auch die Mont Blancgruppe), sind nicht wie die sich anschließenden Alpen des Innenrandes aus Kalkgesteinen aufgebaut, sondern gehören noch der kristallinischen Zentralalpenzone an. Als *Lombardische Alpen* bezeichnet man den italienischen Alpenteil vom Lago Maggiore bis zum Gardasee (Bergamasker Alpen, Teile der Lepontinischen Alpen, der Ortler- und Adamellogruppe). In dieses Gebiet sind die herrlichen, langgestreckten Oberitalienischen Seen eingebettet, der *Langen-* (*Lago Maggiore*), *Comer-*, *Iseo-* und *Gardasee.* Sie gehören sämtlich dem italienischen Machtbereiche an, nur ein winziger Nordzipfel des Gardasees fällt auf österreichisches Gebiet. Im Windschatten der Alpen gelegen, sich der Sonne ungehindert entgegenstreckend, entwickeln diese Seen in ihren Uferlandschaften ein subtropisches Gepräge; kein Wunder, daß sie gern als Winterkurorte aufgesucht werden. Die Ostgruppe der italienischen Alpen, die *Venezianischen Alpen,* ziehen sich vom Gardasee bis zum Isonzo. Die *Südtiroler Dolomiten* haben den Hauptanteil an diesen Alpen.

Die Oberitalienische Tiefebene ist der Boden eines alten Meeresteiles der Adria. Die Schutt- und Schwemmlandmassen der Alpenflüsse haben den Boden allmählich so erhöht, daß das Meer zurückgedrängt wurde. Während sich am Fuße der Alpen das grobe Geröll abgelagert hat, haben sich die feinen Sande und Tone im Innern der Ebene aufgeschichtet und bilden hier einen Alluvialboden von unerschöpflicher Fruchtbarkeit. Nach der Meeresküste geht die Niederung in ein breites Sumpfland mit Lagunen, alten Stranddünen und Deichbauten (zum Schutze gegen Hochwasser) über.

Die Alpen kehren in den Seealpen an der Küste nach Osten um und setzen sich in dem großen Bogen des *Apennin* fort, der bis zur Südspitze Italiens reicht und in Sizilien gleichsam seinen Abschluß findet. Die Grenze zwischen Apennin und Alpen bildet die Eisenbahnstrecke, die von Savona am Golf von Genua das Gebirge nordwestlich im *Altare Paß* (495 m) überschreitet. In der Mitte des Apenninbogens erhebt sich das System einzelner Ketten am höchsten und zwar im *Gran Sasso d'Italia* (2920 m) der Abruzzengruppe.

Den Apenninketten sind im W und O kleinere, teilweise auch aus Kalkgesteinen bestehende Gebirge vorgelagert, wie z. B. im O der *Monte Gargano,* im W das *Toskanische Hügelland,* das *Albaner Gebirge,* der *Vesuv* (1282 m). Das

Toskanische Hügelland oder das „*Toskanische Erzgebirge*" ist das einzige Bergbaugebiet der ganzen Halbinsel; in ihm werden Quecksilber und Antimon gewonnen. Das Albaner Gebirge, das „Sanatorium Roms", ist reich an Wäldern, landschaftlichen Schönheiten und an Kraterseen (Albaner See). Den Römern schon lieferte es für ihren Straßenbau den harten *Silex* (ein Lavagestein) und den Albanern für ihren Häuserbau den *Peperino* (Pfefferstein, eine Art vulkanischen Tuffs). Fernerhin ist die gesamte Umgebung des Vesuvs vulkanischer Natur, wie unter anderem die *Phlegräischen Felder* („Brandfelder") mit ihren Kraterringen und Kraterseen und der Hundsgrotte beweisen. Der *Vesuv* wird im N und O von dem alten Kraterring, der *Somma*, umgeben; infolgedessen nehmen bei neuen Ausbrüchen die Lavaströme ihren Weg nach dem Meere.

Italien wird von allen Ländern Europas am meisten vom Vulkanismus (Erderschütterungen) in Mitleidenschaft gezogen. Der Vesuv ist der einzige tätige Vulkan des europäischen Festandes.

Die Inseln Italiens. Die italienischen Inseln sind aus altkristallinischen Gesteinen, Kalken und vulkanischen Gebilden aufgebaut. Die Gebirge Siziliens treten im N hart ans Meer heran, nach S zu dachen sie sich allmählich ab. Im O ragt das gewaltige Vulkangebiet des *Ätna* (3313) hervor. In Sizilien nähert sich der europäische Kontinent dem afrikanischen auf 140 km. Die Sizilien umgebenden Inseln sind sämtlich vulkanischer Natur, so die Liparischen Inseln mit dem *Stromboli*, der ein regelmäßig tätiger Vulkan ist, und dessen Feuersäule in der Nacht den Schiffern als Wahrzeichen dient, und die Insel Pantellaria, auf der Grenze zwischen Europa und Afrika. Die Maltagruppe, die geographisch zu Italien gehört und seit 1800 in englischem Besitz ist, ist aus Kalkstein aufgebaut. Die Hauptinsel Malta selber ist durch einen ausgezeichneten Hafen, *La Valetta*, begünstigt, der sie zu einem Anlauf- und Rastort aller das Mittelmeer in der Längsachse durchfahrenden Schiffe macht und sie zu einem bedeutenden Punkt des Welthandels erhoben hat.

Zu Italien gehört ferner Sardinien. Erdgeschichtlich bildet diese Insel mit Korsika ein Ganzes. Nur die 12 km breite Meerenge S. Bonifacio trennt beide Inseln. Während in Korsika die kristallinischen Gesteine überwiegen, gesellen sich in Sardinien außerdem eine ganze Reihe von Sedimentgesteinen hinzu, die die Insel im W gegliederter, offener und auch fruchtbarer machen. Korsika und Sardinien bilden mit den toskanischen Inseln den Überrest eines ehemaligen Festlandes (*Tyrrheis*). Im S Sardiniens baut man auf Blei-, Silber- und Zinkerze. Die Eisenerzlager des granitischen *Elba* im toskanischen Archipel waren schon im grauen Altertum berühmt.

§ 252. Bewässerung und Klima. Eine eigentliche Flußentwicklung hat nur Oberitalien in seinem Pogebiet. Der *Po* entspringt am Monte Viso der Kottischen Alpen und verfolgt eine östliche Richtung. Er wird in der Hauptsache von Alpenzuflüssen (Dora Riparia, Dora Baltea, Ticino, Adda, Oglio und Mincio) gespeist. Die vier letztgenannten Flüsse fließen durch die großen italienischen Seen hindurch, unter denen der Gardasee der größte ist (370 qkm). Von S her eilen die Apenninflüsse dem Po zu (Tanaro usw). Der Po bildet ein weitverzweigtes Delta, das infolge der reichlich mitgeführten Sinkstoffe jährlich 70 bis 80 m ins Meer hinauswächst. Unterhalb der Einmündung der Dora Baltea wird

der Po schiffbar. Auch einige seiner Deltaarme sind für die Schiffahrt geeignet. Eine ähnliche Bedeutung wie der Po, aber in schwächerem Maße, hat die nördlich von ihm mündende ***Etsch*** (Adige); nur ist sie, wie die anderen Flüsse der venezianischen Ebene, wegen der Überschwemmungen noch mehr als der Po gefürchtet. Infolge des Andrängens des Apenninbogens an die Ostküste konnten sich größere Flüsse nur nach W zu entwickeln, wie der ***Arno*** und der ***Tiber***, der von Rom aus für größere Kähne und kleinere Seeschiffe schiffbar ist.

Klima. In klimatischer Beziehung lassen sich in Italien drei Gebiete unterscheiden: das ***Poland***, ***Mittelitalien*** und ***Süditalien***. Das Polandklima hat einen kontinentalen Charakter; es weist große Gegensätze zwischen Winter und Sommer und reichliche Niederschläge am Ende des Frühlings auf. Der Sommer ist auch nicht ganz regenarm. Es ist nichts Seltenes, daß das Poland im Winter mit Schnee bedeckt wird. Vielfach hat das Poland Ähnlichkeit mit der deutschen Nordseeküste. Mittelitalien ist gekennzeichnet durch Äquinoktialregen und durch wesentlich mildere Winter. Süditalien hat völlig mediterranes Klima mit mildem und verhältnismäßig regenreichem Winter und regenlosem Sommer.

Die Trockenzeit dauert in Neapel 4 Monate (Mitte Mai bis Mitte September), in Sizilien 5 Monate. In Mailand beträgt die mittlere Jahrestemperatur 12,2, in Rom 15,4, in Palermo 17,4° C. Die mittlere jährliche Regenmenge beträgt in Mailand 100, in Rom 76, in Palermo 60 cm. Nach der Riviera zu ist das echte Mittelmeerklima vorgeschoben (Januar 8 bis 9°, ***Kurorte***: San Remo, Nervi, Viareggio, Lucca). Im Poland bringen zuweilen im Winter rauhe Winde größere, dem Pflanzenleben verderbliche Kälte, während im Süden der von Afrika her wehende ***Scirocco*** durch seine Trockenheit die Vegetation schädigt. Die niederen Gegenden am Meeresgestade werden nicht selten durch Malariafieber heimgesucht.

§. 253. Staatliche Verhältnisse und Bevölkerung. Italien ist ein konstitutionelles Königreich, das erst seit 1861 aus der Vereinigung der verschiedenen italienischen Staaten besteht. Das italienische Volk ist ein in hohem Grade gemischtes Volkstum, und infolge dieser innigen Mischung hat Italien wie kaum ein anderer Großstaat Europas ein durchaus gleichmäßig nationales Gepräge erhalten. Die verschiedenen anderen Volksstämme, wie z. B. die Deutschen (etwa 15000) in den abgelegenen Alpentälern im S des Monte Rosa und im Gebirge nördl. von Verona und Bassano (die „Sieben-" und „Dreizehn-Gemeinden"), die Franzosen an der oberen Dora Baltea und Dora Riparia und die slawische (slowenische) Bevölkerung im Bergland von Friaul machen nur einen sehr geringen Prozentsatz gegenüber der italienischen Nationalität aus. Die eigentlichen Bewohner von Friaul (der Nordostecke des Reiches) sind die Furlaner, die zwar auch zu den Romanen gehören, aber eine von dem Italienischen abweichende Sprache sprechen. Die Umgangs-, Verkehrs- und Handelssprache ist das Italienische.

Der Italiener zeichnet sich durch rasche Auffassungskraft, durch lebhafte Phantasie und Nüchternheit aus. Leichte Erregbarkeit, Leidenschaftlichkeit und Gefühllosigkeit gegen die Tierwelt ist nicht bloß ihm, sondern überhaupt jedem Südländer eigentümlich. Die Volksbildung steht im allgemeinen noch auf niederer Stufe, wenn auch nicht geleugnet werden kann, daß das vereinigte Königreich schon sehr viel zur Hebung des Volkes getan hat.

Bevölkerungsdichte und Siedelungen. Wir lernten die Volksdichte bereits zu 115 Bewohnern auf 1 qkm kennen. Diese Volksdichte ist schon recht ansehnlich für einen ackerbautreibenden Staat. Die natürlichen Bodenreichtümer könnten aber noch viel mehr ausgenützt werden und noch viel mehr Menschen ernähren; nach dieser Richtung sind in Italien noch „Königreiche zu erobern". Die Volksdichte ist überaus ungleich. Das Festland ist dichter bewohnt als die Inseln. Unter diesen ist Sardinien am wenigsten dicht bewohnt (33 Bewohner auf 1 qkm). Die römische Campagna ist fast menschenleer, wie auch die übrigen Ebenen, die vom Malariafieber betroffen werden. Um die ligurische Küste schlingt sich ein Band großer Volksdichte (200 bis 300 und mehr auf 1 qkm). Hier ist neben Schiffahrt und Fischfang viel Gewerbefleiß vorhanden. Ebenso ist die Mailänder und neapolitanische Umgebung dicht bevölkert. Hier verknüpft sich mit einem größeren Gewerbefleiß eine ertragsreiche Landwirtschaft. Auch die Gebirgsgegenden der Alpen und Apenninen sind verhältnismäßig gut bewohnt. Nicht wie in anderen Ländern erzeugt das Hochgebirge menschenleere Einöden, sondern der Großgrundbesitz und die Malaria. Diese Erscheinung ist für Italien ganz besonders eigentümlich.

Italien besitzt 12 Großstädte, unter denen *Neapel* die größte mit 565000 E. ist. *Mailand* folgt ihr mit 500000 E., und erst an dritter Stelle kommt *Rom* mit 465000 E.[1]).

Infolge des Großgrundbesitzes und der verhältnismäßig großen Volksdichte der übrigen Gebiete wandern sehr viel Italiener aus. Man unterscheidet eine zeitweilige und dauernde Auswanderung.

In den letzten Jahren schwankte die Auswanderung zwischen 300000 bis über 500000 Menschen, wovon die Hälfte auf zeitweilige Auswanderer kommt. Diese gehen nach den Nachbarländern, nach Österreich-Ungarn und Frankreich, nach Deutschland u. a. Ländern, wo sie kürzere oder längere Zeit arbeiten und dann mit dem erworbenen Kapital wieder nach Hause ziehen.

In der Art des Zusammenwohnens unterscheidet sich der Italiener wesentlich von den andern Europäern. Höchstens in Spanien finden sich ähnliche Verhältnisse. Trotzdem Italien ein ackerbautreibender Staat ist, wohnen die Ackerbauer nicht in Einzelhöfen oder Dörfern, sondern in eng umschlossenen Ortschaften zusammen, die man weder mit unseren Kleinstädten noch mit unseren größeren Dörfern vergleichen kann. Selbst die Seestädte, wie an der Küste Apuliens, treiben im wesentlichen Ackerbau.

In Italien überwiegt die Ackerbaubevölkerung (über die Hälfte der gesamten Bevölkerung)[2]). Mit Industrie und Gewerbe, einschließlich des Bergbaus, beschäftigt sich ein Viertel der Bewohner. Ein verhältnismäßig größerer Teil der Bevölkerung entfällt dann noch auf die im Handels- und Transportwesen Beschäftigten (4%).

II. Urproduktion.

§ 254. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Von dem gesamten Areal Italiens können rund 200000 qkm ausgenutzt werden[3]). Ein großer Teil des

[1]) Die andern Großstädte sind: Turin, Palermo, Genua, Florenz, Bologna, Venedig, Messina, Catania und Livorno. — [2]) Vgl. die Berufsgliederung Bd. I, § 107. — [3]) Vgl. Verteilung des Kulturlandes Bd. I, § 51.

Landes ist unproduktiv (16 $^0/_0$) und der Rest (13 $^0/_0$) ist kaum oder gering ertragsfähig. Manche Gebiete des Ackerbodens sind von unerschöpflicher Fruchtbarkeit, so das Schwemmland des Po, wo der Hafer ohne Düngung 10 Jahre hintereinander 2 m hoch wächst, der aus verwitterten vulkanischen Tuffen bestehende Boden der Campagna, des Ätnagebietes und die reichen Ebenen Apuliens und Kalabriens.

Daß die Ebenen in der näheren und weiteren Umgebung Roms früher von großer Fruchtbarkeit waren, haben uns die Geschichte und die Ruinen alter Ansiedelungen überliefert. Im Laufe der Zeiten wird es gelingen, diese fieberreichen Gebiete der Kultur wieder zurückzuerobern, wie es jetzt schon mit den Pontinischen Sümpfen geschehen ist.

Das Klima begünstigt in hohem Maße den Ackerbau und seine verwandten Zweige. Dadurch, daß die Großgrundbesitzer so viel Land innehaben, das vielfach brach liegt und um das sich die Eigentümer oft nicht kümmern, müssen beschränkte Gebiete intensiver angebaut werden. Der Boden hält dies aus; viele Früchte können des Jahres mehrmals und verschiedene fast das ganze Jahr hindurch geerntet werden. Dadurch wird zu den geringen Erträgnissen des Großgrundbesitzes ein gewisses Gleichgewicht geschaffen.

In Sizilien kann man bei geeigneter Sorgfalt der Gartenkultur das ganze Jahr hindurch ernten, im April Erdbeeren, Kirschen, japanische Mispeln, im Mai Mandeln, Feigen, Aprikosen und Pfirsiche, im Juni und Juli unsere Obstsorten, im August bis Oktober Trauben und Melonen, im September Opuntien, im November und Dezember Mandarinen, im Januar bis April Apfelsinen.

Von den Brotfrüchten nimmt der Weizen den größten Teil des Ackerbodens in Anspruch (46000 qkm). Weizen wird in ganz Italien gebaut, er bildet auch überall die Hauptbrotfrucht. Er ist sehr wichtig für die Herstellung von länger haltbaren Nahrungsmitteln (*Maccaroni*). Der Mais besitzt eine nicht halb so große Anbaufläche und diese nur in Oberitalien. Er ist in Italien mit zum Volksnahrungsmittel geworden (*Polenta*). Gerste wird in großen Mengen gebaut und in der Poebene Reis. In den gebirgigen Gegenden ist die eßbare Kastanie ein wichtiges Volksnahrungsmittel; die jährliche Ernte rechnet man auf $1^1/_2$ Mill. dz. Das Mehl der Kastanien wird in verschiedenen Gegenden zu Brot verbacken. Für das italienische Volk ist weiterhin der ausgedehnte Anbau von Hülsenfrüchten und Gemüsen von Bedeutung. Im S gedeihen die zartesten Gemüse, wie Artischocken, junge Erbsen, Blumenkohl, Salat usw., des Winters über im Freien und im Sommer bei künstlicher Bewässerung. Die Kartoffel gewinnt mit jedem Jahre größere Anbauflächen. Der Weinbau nimmt nach dem Weizen die größte Kulturfläche in Anspruch (39000 qkm, 14 $^0/_0$). Er wird überall im Lande betrieben und hat zeitweilig schon den französischen Ertrag übertroffen. In den letzten Jahren schwankten die Weinerträge zwischen 33 und 43 Mill. hl. Der Anbau von Südfrüchten ist für das Land eine dauernde Nahrungsquelle geworden. Besonders werden die Agrumen

(Zitronen, Mandarinen, Apfelsinen, Pomeranzen, Limonen, Pompelmusen, Zitronate oder Zitrate) kultiviert. Die Anzahl der hierher gehörigen Pflanzen beziffert man mit $4^1/_2$ Milliarden auf einer Fläche von 162000 qkm. Die große Fläche erklärt sich daraus, daß die Bäume inmitten anderer Kulturen stehen; so sind z. B. in Oberitalien die Maisfelder von Obstpflanzungen durchsetzt. Am Gardasee steigen die Agrumen am weitesten nach N (die Zitronen von *Limone*).

Die Kultur des Ölbaums geht bereits in alte Zeiten zurück. Er wird überall gebaut, doch am stärksten in Apulien, wo Bari schon im 14. Jahrhundert Mittelpunkt des Ölhandels war, in Kalabrien, wo Catanzaro der Sitz des Ölhandels ist, und auf Sizilien. Jährlich werden reichlich 3 Mill. hl Öl erzeugt.

Unter den kultivierten Handelsgewächsen nehmen Hanf und Flachs eine wichtige Stelle ein. Der *Hanf der Romagna* ist wegen seiner Güte und Länge sehr geschätzt. Der Baumwollenbau nimmt in Sizilien wieder einen größeren Aufschwung, während der Zuckerrohrbau erloschen ist. Johannisbrot, Rosinen, Trüffeln und Tabak sind andere Erzeugnisse des Bodens.

Die Korkeiche hat in Italien nur ganz geringe wirtschaftliche Bedeutung. Der Wald bedeckt etwa 40000 qkm. Erst in neuerer Zeit, nachdem die Überschwemmungen sich öfters wiederholten, hat man von seiten der Regierung der geradezu sinnlosen Waldverwüstung Einhalt geboten und das Aufforsten größerer Gebiete wieder geplant. Bauholz muß in großen Mengen eingeführt werden.

§ 255. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Viehhaltung erfreut sich eines stetigen Wachstums[1]). Obenan steht die Schaf- und Rindviehzucht; dann folgen die Ziegen- und Schweinehaltung und zuletzt die der Esel, Maultiere und Pferde. In den Maremmen werden Büffel gezüchtet. Die Zucht besonderer Hunderassen ist weit im Auslande bekannt (Bologneser Hunde). Die Seidenraupenzucht ist durch ganz Italien verbreitet, wird aber am nachhaltigsten und sorgsamsten in Piemont und der Lombardei betrieben. Mit dieser Zucht beschäftigen sich über $^1/_2$ Mill. Bewohner, und gegen 200000 andere sind in der Seidenmanufaktur tätig. Kein anderes europäisches Land hat eine derartig große Seidenraupenzucht wie Italien. In den letzten Jahren wurden im Jahresdurchschnitt 50 Mill. kg Seidenkokons auf den Markt gebracht, die 4,5 Mil. kg Rohseide ergaben. In Italien beschäftigt man sich auch stark mit der Bienenzucht.

Die Seefischerei bringt reiche Erträge an Thunfischen, Sardellen und Sardinen, Korallen und Schwämmen, Weich- und Schaltieren. Große Austernfischerei und -zucht wird im S von Venedig betrieben, auch im Golf von Neapel. Die Korallen fischt man an den Küsten Sardiniens und Afrikas. Der jährliche Wert der Seefischerei beläuft sich auf reichlich 10 Mill. Mk.

---

[1]) Vgl. den Haustierbestand Bd. I § 72.

§ 256. Erzeugnisse der Mineralwelt. Italien ist reich mit Erzen gesegnet, die aber im eigenen Lande nicht alle verhüttet werden können, sondern zumeist zur Ausfuhr gelangen, weil der Lebensnerv unserer modernen Industrie, die Kohle, fehlt. Steinkohle findet sich gar nicht vor, nur etwas Braunkohle südlich von Florenz (jährlich über 300000 t). Torf und Petroleum werden auch nur in geringen Mengen gefördert (Piacenza). Reichliche und vorzügliche Eisenerze liefern die Inseln Elba und Sardinien, auch Piemont. Auf der Insel Sardinien werden außerdem Silber-, Blei- und Zinkerze abgebaut. Kupfererze liefern die Gegenden von Grosseto und Pisa, die Venezianischen Alpen, Golderze das Monte Rosagebiet, Quecksilber Venetien und Toskana, Antimon Toskana und die Insel Sizilien. Diese ist überdies der größte Schwefelproduzent Europas. Der Schwefel ist das wichtigste Erzeugnis des italienischen Bergbaues, das auch auf dem festländischen Italien in reichen Mengen noch vorkommt. Der Wert der Schwefeljahresproduktion steigt etwas über die Hälfte der gesamten mineralischen Ausbeute (diese etwa 75 Mill. Mk.)[1]. Hauptpunkte der Förderung sind in Sizilien *Catania* in der Mitte der Ostküste, *Girgenti* in der Mitte der Südküste und *Caltanissetta* in der Mitte der Insel.

In den italienischen Kalkgebirgen findet man Marmor. Der beste kommt von den beiden benachbarten Orten *Carrara* und *Massa*. Südöstlich von Pisa und Livorno, bei *Volterra*, wird Alabaster gewonnen. Dieser Ort liefert auch Borsäure. Die zahlreichen Salzgärten Venetiens, Süditaliens, Siziliens und Sardiniens liefern Seesalz, Volterra Quellensalz und Kalabrien und Sizilien Steinsalz.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 257. Allgemeine Kennzeichen der italienischen Industrie. Die Industrie und das Gewerbe Italiens stehen in vielen Zweigen erst im Anfange ihrer Entwicklung. Das von der Natur so überaus reich gesegnete Land hat einen Mangel; ihm fehlen, wie schon erwähnt, die Kohlen. Wenn auch die britische Kohle und in geringem Maße die deutsche Kohle diesem Mangel abzuhelfen suchen, so macht er sich doch bemerkbar. Die Wasserkräfte der Alpenzuflüsse, die man auf 700000 Pferdekräfte geschätzt hat, werden kaum zur Hälfte ausgenutzt. Ebenso könnten Stauvorrichtungen das Wasser der Apenninen zu gewerblichen Zwecken besser ausnutzen.

---

[1]) 1902 (1901) wurden an Schwefel 3,6 (3,7) Mill. metr. Tonnen gefördert, an Brennstoffen 414000 (480000), Eisen 241000 (232000), Zink 132000 (136000), Kupfer 101000 (106000), Blei 42000 (43000), Quecksilber 44000 (39000), Mangan 2500 (2600), Antimon 6100 (9000), Gold 1220 (900), Silber 420 (500). — Diese Angaben sind nach „Statesman's Year-Book" wiedergegeben. In Bezug auf die Edelmetallproduktion sind die Angaben offenbar nicht richtig. Auf Grund offizieller Quellen sind im I. Bd. der Handelsgeographie (§ 81) folgende Produktionsmengen gewonnen worden 1902 (1901): Kohlen 414000 (426000), Eisen 31000 (16000), Kupfer 4000 (3000), Blei 26000 (26000), Quecksilber 280 (280) metrische Tonnen, und Gold 8? (58) und Silber 30000 (24700) kg.

Bei einem Lande wie Italien, das so viel Rohprodukte selber erzeugt, ist es natürlich, daß sich die Industrie zunächst an diese Rohprodukte anschließt. So hat die Viehzucht verschiedene landwirtschaftliche Industrien hervorgerufen, deren Erzeugnisse im Auslande wohl bekannt sind, wie die Käsebereitung (Parmesan-, Stracchinokäse und Gorgonzola in der Lombardei und in Piemont) und die Wurstfabrikation (Mortadella, Salami). Käse, Wurstwaren, Pökelfleisch werden in großen Mengen erzeugt, ebenso Maccaroni (in der Lombardei, in Neapel u. a. O.), Liköre, Essenzen und Parfümerien (Florenz, Rom, Reggio di Calabria), Weinstein (Reggio di Calabria), Seife in den Gebieten des Ölbaus, in Sizilien, Apulien (Bari), Ligurien (Genua, Savona), in der Lombardei (Vigevano), Wachslichter und Wachszündkerzchen (Venedig, Mailand, Turin), Papier besonders in Piemont, Kampanien und in der Lombardei.

§ 258. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Die Tabakfabrikation ist Staatsmonopol. Spiritusbrennerei, Bierbrauerei und Zuckerfabrikation[1]) blühen empor.

Die italienische Kunstindustrie verarbeitet mancherlei Rohprodukte des Pflanzenreiches. In den Großstädten, besonders in Mailand, verarbeitet die Kunsttischlerei und Drechslerei in- und ausländische Hölzer. Berühmt ist die Herstellung musikalischer Instrumente, namentlich von Streichinstrumenten (Ravenna, Cremona)[2]). Die Strohflechterei und Strohhutfabrikation beschäftigt das Landvolk in Toskana (*Florentiner Hüte*) und im westlichen Venetien, auch in Bologna.

Die Textilindustrie hat den größten Aufschwung unter den italienischen Erwerbszweigen genommen. Sie ist in bezug auf Leinen- und Hanfweberei vorwiegend Hausindustrie, so in Venetien (Udine), in der Lombardei (Bergamo), in Parma und in dem östlich davon gelegenen Reggio (hier wichtige Messen für diese Erzeugnisse), in Aquila des Abruzzengebietes und in Tarent. Die Herstellung haltbaren Segeltuches und Tauwerkes ist in den größeren Seestädten zu finden, vorzugsweise in Livorno und Ancona. Zu diesen Industrien haben sich als verhältnismäßig neue und stark betriebene Zweige die Jute- und die Baumwollenindustrie hinzugesellt. Die Jutespinnerei ist da zu finden, wo die Hanfindustrie schon zu Hause ist. Die Baumwollenspinnerei (über 2 Mill. Spindeln) und -weberei hat außer Kampanien vor allem Oberitalien aufgesucht, wo die Alpenflüsse genügende Betriebskraft darbieten, also vorwiegend in der Lombardei, in Piemont, auch in Ligurien.

§ 259. Industrien auf tierischer Grundlage. Zur Textilbranche gehört die Seidenweberei und -spinnerei, die in Italien geradezu auf der höchsten Stufe stehen, namentlich die letztere, der über 2 Mill. Feinspindeln dienen. Das Seidengewerbe ist durch ganz Italien hindurch verbreitet. Besondere Seidenindustriezentren sind die Lom-

[1]) Gegenwärtige jährliche Produktion rund 100000 dz. — [2]) Berühmte alte Geigenbauer Amati, Stradivarius u. a.

bardei (Como, Monza, Mailand), Venetien (Verona, Padua), Piemont (Turin), Ligurien (Genua, Savona), Kampanien (Neapel mit dem nördlich davon gelegenen Caserta, Salerno) und Sizilien (Messina). Die Seidenweberei (Como, Salerno, Reggio) hat nicht die Bedeutung wie die Spinnerei. In Florenz, Perugia und Venedig verbindet sich mit der Seidenindustrie die Sammetfabrikation und in Catanzaro die Teppichweberei. Die Textilindustrie wird durch eine ausgebreitete Wollweberei vervollständigt, so in Piemont (Biella), Mailand, Venetien (Vicenza, Mantua), Toskana (Siena), Ligurien, Kampanien (Caserta). Italien stellt außerdem feine Tuche her, so in Rom, Salerno und in Mailand, wie überhaupt in Oberitalien. Die Anfänge der Mailänder Tuchfabrikation reichen zurück bis ins Mittelalter; schon im 12. Jahrhundert wurde hier Schafwolle aus England verarbeitet. Auch die Lederindustrie ist in Italien weitverzweigt. Lederfabrikation pflegen besonders Brescia und Messina. Große Gerbereien finden sich in der Lombardei, in Piemont, Toskana und Kampanien. Handschuhe werden in Mailand, Genua, Rom, Chieti und Neapel verfertigt, Schuhwaren in denselben Orten. Die italienische Darmsaitenfabrikation im Abruzzengebiet, in Padua und Cremona ist weltberühmt. Die Kunstindustrie verarbeitet Horn und Elfenbein (Florenz, Livorno), Schildpatt (Neapel) und Korallen (Messina, Neapel, Rom, Genua, Florenz und Livorno).

§ 260. Industrien auf mineralischer Grundlage. Besonders hat sich die italienische Kunstindustrie die mineralischen Bodenschätze zu Nutzen gemacht. Die hierauf begründeten Industrien sind althergebrachte, so die Herstellung von Gold- und Silberwaren (Mailand, Venedig, Rom und Catania), von Filigranarbeiten (Genua), von Bronzewaren (Turin, Mailand, Venedig, Florenz und Rom), von Marmor- und Alabasterarbeiten in Toskana, von Kameen und Mosaiken aus Steinen (Rom, Neapel und Florenz). Auch die keramische Industrie geht auf alte Zeiten zurück. Terrakottawaren bringen Turin, Bergamo, Cosenza u. a. Städte auf den Markt. Die Fayenceindustrie (Majoliken) hat ihren Hauptsitz in der Stadt *Faenza*, die diesen Waren auch den Namen gegeben hat. Die Glasindustrie blüht in verschiedenen Orten, vorzüglich in Pisa und seit dem 19. Jahrhundert wieder in Venedig und in dem benachbarten Murano. Kunstglasartikel und Glasmosaiken von altbewährtem Rufe werden hier hauptsächlich hergestellt, auch Glasperlen, wiewohl der letzteren Industrie ein bedeutender Konkurrent in Lyon erwachsen ist. Siena stellt Farberden her (Terra di Siena).

Die Eisen- und Stahlindustrie hat trotz des Kohlenmangels immerhin erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Größere Werkstätten finden sich in Piemont (Turin, Saluzzo), in der Lombardei (Como, Mailand und Brescia). In Brescia werden Messer, Stahlwaren und Waffen hergestellt, ebenso in Campobasso im mittleren Apennin. Maschinenbau wird in Genua und dessen Vorstadt San Pier d'Arena, in Turin, Mailand und Neapel betrieben, Schiffsbau überall in den größeren Hafenstädten, vorwiegend in Genua.

IV. Verkehr und Handel.

§ 261. Italiens Verkehrslage, seine Verkehrs- und Handelsentwicklung. Italien ist durch seine Lage zu einem Weltverkehrsland ersten Ranges bestimmt. Die Verbindungen Nord- und Mitteleuropas mit dem S, der Levante, dem Nordrand von Afrika, Ägypten, Ostindien und Ostasien laufen größtenteils durch Italien. Bis jetzt ist die Überlandlinie London—Brindisi immer noch die kürzeste Verbindung mit Britisch-Indien.

Diese günstige Verkehrslage und die natürlichen Reichtümer des Landes haben im Laufe der Geschichte die verschiedensten Völker herbeigelockt, sei es um friedliche Handelsverbindungen mit Italien anzuknüpfen, sei es um die Halbinsel mit Krieg zu überziehen und so ihre Reichtümer zu erlangen. Soweit wir die Geschichte unseres europäischen Kontinentes verfolgen, erkennen wir, daß das Mittelmeergebiet und besonders Italien der bevorzugte Schauplatz folgenreicher Völkerbewegungen und einer äußerst regen Handelstätigkeit gewesen ist. In alten Zeiten war ihm kaum eine andere Stelle der Erde an die Seite zu stellen. In den ältesten Zeiten waren es die Phönizier, Karthager und Griechen, die sich in den Besitz des herrlichen Landes zu setzen suchten. Später griffen die Germanen vom N und der Islam vom S her in die Entwicklung Italiens ein. Viele Bewohner der Lombardei gemahnen noch heute durch ihre hohe Gestalt und Tatkraft an die Germanen.

Im frühen Mittelalter blühten viele italienische Städte zu bedeutenden Handelsstädten empor, so *Bari*, *Brindisi*, *Tarent*, *Salerno*, *Neapel*, *Gaeta*, vor allem aber *Amalfi* und *Venedig*. Letztere Stadt wurde bald die Beherrscherin des Mittelmeerhandels. Ihr Blühen verdankte sie der Gunst ihrer geographischen Lage, welche Gunst allerdings nur so lange dauerte, als sich der Welthandel im Mittelmeere abspielte. Während Venedig im O des Mittelmeeres das Handelsübergewicht erlangte, hatten sich *Pisa* und *Genua* in der Westhälfte ihren Platz erkämpft.

Die Kreuzzüge belebten den Levantehandel außerordentlich und der Schwerpunkt des Mittelmeerhandels neigte ganz nach O. Mit dem Überschreiten des Hellesponts durch die osmanischen Türken (1357) war in dem abendländischen Handel kein günstiger Wendepunkt eingetreten und der Fall Konstantinopels (1453 beschleunigte seinen Niedergang. Immerhin war der indisch-europäische Handel, der über Alexandria, Venedig nach den transalpinen Ländern, besonders nach Deutschland ging, noch gewinnbringend. Da gab ein anderes Ereignis dem Levantehandel den Todesstoß, nämlich die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch die Portugiesen. Der Gewürzhandel, den bis dahin Venedig — wenn auch erst aus zweiter oder dritter Hand — behauptet hatte, ging mit verhängnisvoller Raschheit an Lissabon über, das in direkten Verkehr mit den Ursprungsländern der Spezereien trat.

Der italienische Handel fristete in den folgenden Jahrhunderten ein kümmerliches Dasein, bis er erst in unserer Zeit wieder zu neuem Leben erweckt wurde, nachdem die nördlichen Kulturvölker angefangen hatten, die Erde mit einem Weltstraßennetz zu umspannen. Die Eröffnung des

Suezkanals (1869), der Alpenbahnen (Brennerbahn 1867, Mt. Cenisbahn 1871, Gotthardbahn 1882) machten Italien zu einem Stapelland des Welthandels und zu einem Durchgangsland des Weltverkehrs. Das große kaufmännische Talent des italienischen Volkes ist wieder erwacht und zeigt sich heute in demselben Glanze wie vor 400 Jahren. Italien steht im Frühlinge einer neuen Zeit. Seine neue politische Einigung, seine rege und tatkräftige Anteilnahme am Mittelmeer- und Weltverkehr sichern ihm eine glückliche Zukunft.

§ 262. Verkehrswege und Verkehr. Die Eisenbahnen haben in Oberitalien eine netzartige Ausbreitung. Hauptknotenpunkte sind Udine, Verona, Mailand, Alessandria, Genua und Bologna[1]). Auf der Halbinsel verfolgen die Bahnlinien zunächst die Ost- und Westküste, die wiederum durch wichtige Querbahnen verbunden werden: Bologna—Florenz, Ancona—Rom, Chieti—Rom, Bari—Foggia—Neapel, Tarent—Potenza—Salerno—Neapel. Auch in Sizilien sind die meisten Städte durch Eisenbahnen verbunden, und in Sardinien zieht ein Hauptstrang in nordsüdlicher Richtung.

Zwei der wichtigsten europäischen Schnellzugslinien führen nach Italien, von Berlin täglich der *Nordsüd-(Brenner-)Expreß*, der die 1108 km lange Strecke Berlin—Verona in 20 Stunden zurücklegt[2]), und der *Peninsular-Expreß*, wöchentlich einmal, der die Strecke London—Calais—Bologna—Brindisi (im ganzen 2351 km) in 44 Stunden durchläuft.

Von Brindisi fahren die Dampfer nach Port Said in $3^1/_2$ Tagen, von Venedig nach Alexandria in 6 Tagen, von Genua nach Neapel in $1^1/_2$ Tagen, von Neapel nach Messina in 12 Stunden, von Neapel über Palermo nach Tunis in $2^1/_4$ Tagen.

Von Hamburg und Bremerhaven aus werden mit dem Dampfer (nach verschiedenen Zwischenstationen) Genua in 12 Tagen, Neapel in 14 Tagen erreicht, von London aus Neapel in 9 Tagen und Brindisi in 10 Tagen. Von allen südeuropäischen Ländern hat Italien den regsten Postverkehr[3]).

Die Handelsflotte Italiens ist gegenüber der Kriegsflotte des Landes nicht so riesig gewachsen; aber sie ist doch von allen Mittelmeerstaaten die größte mit ihrer Tonnage, die rund 1 Mill. Reg. t beträgt. Innerhalb der Welthandelsflotte nimmt sie den sechsten Platz ein[4]). Der Schiffsverkehr ist bedeutend[5]). Italien unterhält 21 überseeische Dampferlinien[6]).

---

[1]) Am 1. April 1903 waren 16084 km Eisenbahnen in Betrieb. Über die Entwicklung und Dichte des Eisenbahnnetzes vgl. Bd. I, § 101. — [2]) Von Verona direkter Anschluß nach Mailand und Venedig. Vgl. auch S. 67 u. 68.

[3])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	*Telegraphen* Drahtleitg. in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* Drahtleitg. in 1000 km	*Gespräche* in Tausenden
1901 [*1891*]	731 [*365*]	172 [*140*]	12 [*9*]	24	112

[4]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 123. — [5]) Der Schiffsverkehr in den italienischen Häfen umfaßte 1901 einen Eingang von 99317 Schiffen mit 31,4 Mill. Reg. t n. (davon 36451 Dampfer mit 28,6 Mill. Reg. t) und einen Ausgang von 99340 Schiffen mit 31,3 Mill. Reg. t n. (davon 36415 Dampfer mit 28,5 Mill, Reg. t). [*1891 Eingang 125853 Schiffe mit 23,5 Mill. Reg. t n. (davon 33701 Dampfer mit 19,9 Mill. Reg. t n.), Ausgang 125115 Schiffe mit 23,4 Mill. Reg. t n. (davon 33618 Dampfer mit 33618 Dampfer mit 19,9 Mill. Reg. t).*] — [6]) 5 nach dem Orient, 4 nach Nordafrika, 4 nach Ägypten und Aden, 2 nach Ostindien und China, 1 nach Westindien und 5 nach Südamerika.

Neben der Lage weist die große Küstenentwicklung Italien auf den Seehandel hin. Die reichen Naturerzeugnisse bedingen wohl zwischen den einzelnen Landschaften einen regen Landhandel, doch der Schwerpunkt des Handels liegt auf der See. Daraus erklärt sich auch die außerordentlich entwickelte Küstenschiffahrt[1]).

§ 263. Wichtige Handels- und Verkehrsorte. Binnenhandelsorte. So mancher Binnenort hat für dieses oder jenes Rohprodukt Bedeutung als Binnenhandelsstadt. Als erste und größte Handelsstadt unter den Binnenstädten hat sich *Mailand* entwickelt. Diese Stadt liegt inmitten der Poebene, ähnlich, wie Berlin in der Mitte des Norddeutschen Tieflandes. Sie beherrscht die meisten der nach Italien führenden Alpenstraßen und Alpenpässe[2]), die wie in einem Bündel in Mailand zusammengeknüpft sind und hier weiterhin mit den von den Apenninen im S herkommenden Verkehrswegen und mit dem der Ebene folgenden großen Westoststraßenzug verbunden werden. 8 Eisenbahnen, 3 Schiffahrtskanäle, 10 große Landstraßen laufen in Mailand radienförmig zusammen. Dazu liegt die Stadt inmitten des fruchtbarsten Gebietes der Poniederung. So vollzieht sich denn von Mailand aus als dem größten Stapelplatz für Landesprodukte fast die ganze Landausfuhr. Eine weitere Folge all dieser günstigen Naturbedingungen bekundet sich in dem Geldmarkte Mailands; es ist der erste Börsenplatz, und seine Geldkraft beeinflußt das gesamte italienische Königreich. Mit Venedig ist Mailand der hervorragendste Buchhandelsplatz Italiens[3]).

Unterhält Mailand mehr die Beziehungen mit der Schweiz, Österreich und vor allem mit Deutschland, so *Turin* mit Frankreich, da von diesem Hauptorte Piemonts die Westalpenstraßen ausstrahlen. Doch gleicht das Handelsleben nicht entfernt dem von Mailand, auch ist Turins Verknüpfung mit dem Meere, mit Genua nicht so innig, wie dies bei jener Stadt der Fall ist.

Bologna ist der Schlüssel zur Halbinsel Italien. Der Verkehr auf der großen Strecke von Genua nach Ancona durchflutet nur an dieser einen Stelle den Apennin. Für die östliche Poniederung ist Bologna der Haupthandelsplatz.

Rom hat wohl eine günstige Lage, da es an den Verkehrsstraßen von N nach S und nach der Adria liegt, sowie im Mittelpunkte Italiens und des Mittelmeeres, doch fängt seine Handels- und Gewerbtätigkeit sich erst neuerdings zu entwickeln an.

Hafenplätze. Unter den Seehandelsplätzen ragt *Genua*, die Geburtsstadt des Kolumbus, als Königin (*la superba*) unter den italienischen Seehäfen hervor. Ging seine Blüte durch die Entdeckung Amerikas zurück, so war das nur ein vorübergehender Zustand, und jetzt ist es der Ausbruchhafen Italiens für den Verkehr mit Amerika, namentlich mit Südamerika. Seine neue Blüte begann aber erst mit der Eröffnung des Suezkanals; vor allem hat die Gotthardbahn Genua zum größten Hafen Italiens gemacht, der jetzt auch für Marseille ein gefährlicher Konkurrent ist. Wiederum verdankt Genua diese Blüte außer der Tatkraft und Einsicht seiner Bürger seiner vorzüglichen geographischen Lage. Es liegt an einem der nördlichsten Punkte des Mittelmeeres, sodann an der Stelle, wo der Apennin sehr schmal und am leichtesten zu überqueren ist.

---

[1]) Kommen doch allein auf den Küstenverkehr in Neapel 5, in Genua 4, in Messina, Livorno und Palermo je 3 Mill. Reg.-t n. — [2]) Simplon, Gotthard, Lukmanier, Bernhardin, Splügen, Julier, Septimer, Bernina, Stilfserjoch. — [3]) Vgl. Bd. I, §§ 88—90.

So ist es der Haupterbe des wiedererwachten Überlandhandels nach Indien geworden und hat Venedig und auch Triest in Schatten gestellt. Nach allen größeren Welthäfen laufen die genuesischen Schiffe aus[1]). Genua hat auch als erster italienischer **Auswanderungshafen** große Bedeutung. Der Auswanderer ist wie überall der bestrentierende Exportartikel, der die Ausfahrt gut bezahlt macht und billige Rückfracht ermöglicht.

Livorno ist die Hafenstadt des gewerbreichen Toskana und Stapelort für russisches Petroleum.

Auf der Strecke von Livorno nach der Straße von Messina hat sich, da selbst *Civitavecchia* für den Großverkehr nicht recht geeignet ist, *Neapel* zu dem größten Hafen für Mittel- und Süditalien entwickelt. Trotz seiner Molenbauten genügt der Hafen noch nicht dem Weltverkehr, für den es erst in neuerer Zeit mehr Bedeutung erlangt[2]). Sein Wert liegt mehr in der Einfuhr, da das Hinterland ihm für die Ausfuhr zu wenig Güter darbietet.

Palermo behauptet für Sizilien die erste Stelle als Handels- und Schiffahrtsplatz. Zwei Drittel der gesamten Insel unterliegen seinem wirtschaftlichen Einfluß. *Messina* entwickelt sich trotz seines guten Hafens nur langsam als Weltverkehrsort.

Von den Häfen der Ostküste sind für den Weltverkehr nur *Brindisi* und *Venedig* nennenswert. Die von Natur aus günstig gestaltete Hafenbucht von *Brindisi* ist durch Ausbaggern für den größten und ausgedehntesten Seeverkehr zugänglich gemacht worden. Sein jetziger Wert besteht mehr in der großen Postabgabe und dem Personenverkehr als in dem eigentlichen Handelsverkehr. *Venedigs* Bedeutung als Handelsstadt liegt mehr in der Vergangenheit als in der Gegenwart. Im Verkehr mit dem Ausland ist es der drittgrößte Hafen Italiens[3]). Das Etschtal und der Brenner verbinden Venedig mit Deutschland, und darum konnte Venedig in alten Zeiten bereits einen regen Handelsverkehr mit Süddeutschland (Augsburg, Ulm) pflegen, wie auch das im 13. Jahrhundert gebaute deutsche Kaufhaus *Fondaco dei Tedeschi* (jetzt Hauptpostamt) am „Großen Kanal" bezeugt. Venedig hat aber nicht so günstige Eisenbahnverbindungen wie Triest und Genua, auch fehlt seinen Bürgern der Unternehmungsgeist und das nötige Geld. Ferner ist durch Anlage vieler neuer Verkehrswege das Hinterland sehr verringert worden. Dazu ist Venedig gezwungen, durch viele Ausbaggerungen sich den Charakter als Seestadt zu bewahren. Eine neue künstliche, 8 m tiefe und schmale Fahrrinne gestattet den Seeschiffen, sich der Stadt zu nähern.

§ 264. Der Außenhandel. In dem Handelsverkehr Italiens überwiegt die Einfuhr die Ausfuhr. In der Verkehrsbewegung läßt sich bei größeren Durchschnitten eine Steigerung wahrnehmen[4]). Im Wechsel der einzelnen Jahre ist der Handelsverkehr großen Schwankungen unterlegen. Ohne Schwierigkeit wird Italien demnächst einen Gesamtumsatz von 3 Milliarden Mk. erzielen[5]). In der **Einfuhr** stehen obenan Getreide,

---

[1]) In Genua verkehrten 1902 (1901) insgesamt 12015 (11275) Schiffe mit 11 (10) Mill. Reg. t n., wovon auf den Auslandverkehr 4588 (4830) Schiffe mit 6,3 (6) Mill. Reg. t entfielen. — [2]) Von dem **Gesamtverkehr Neapels** 1902 (1901), der [illegible] (1208[illegible]) Schiffe mit 8,8 (7,4) Mill. Reg. t umfaßte, kamen auf den **Auslandverkehr** 74[illegible] (1041) Schiffe mit 3 ([illegible],9 Mill. Reg. t n. — [3]) 1902 (1901) Venedigs **Gesamtverkehr** 6130 (6206) Schiffe mit 2,9 (2,8) Mill. Reg. t n., davon **Auslandverkehr** 4431 (4441) Schiffe mit 2,8 (2,1) Mill. Reg. t n. — [4]) Vgl. Bd. I, § 121. — [5]) Nach neuesten Angaben der **Spezialhandel** 19[illegible] (1902): Einf. 14[illegible] (142[illegible]), Ausf. 117[illegible] (1180) Mill. Mk.

besonders Weizen (150—160 Mill. Mk.), Baumwolle (120 Mill. Mk.) und Kohlen (120 Mill. Mk.). Es schließen sich daran an Maschinen, Bauholz, Rohseide, Wolle, Häute und Felle, Tabak, Fische, Pferde u. a. Im Export betragen Rohseide und bearbeitete Seide ein reichliches Drittel des Ausfuhrwertes. Andere wichtige Ausfuhrgegenstände sind Öl, Schwefel, Zink, Eier, Wein in Fässern, Früchte und Agrumen, Geflügel, Reis, Felle, gesalzenes Fleisch und Wurstwaren, Rinder, Käse, Hanf und Flachs, Strohfabrikate[1]). Im Edelmetallverkehr überwog bis 1901 der Export immer den Import[2]). Der Wert des Durchgangshandels belief sich in den letzten Jahren durchschnittlich auf 100 Mill. Mk.

Verkehrsländer. Die meisten Waren führen dem Werte nach ein Großbritannien, vorzüglich Kohle, (250 Mill. Mk.), Deutschland (160 bis 200 Mill. Mk.), die Union (180 Mill. Mk.), Österreich-Ungarn, Frankreich, Rußland. Die meisten Waren der Ausfuhr gehen nach Deutschland (über 200 Mill. Mk.), der Schweiz (über 200 Mill. Mk.), der Union (gegen 150 Mill. Mk.), Frankreich (ebensoviel), Großbritannien und Österreich-Ungarn.

Außerdem spielt sich ein reger Import und Export ab zwischen Italien und den Ländern der Balkanhalbinsel, Spanien und Gibraltar, Belgien, Ägypten, Brasilien, Zentralamerika und Kanada.

Deutschlands Handel mit Italien ist beständig gestiegen[3]). Italien sendet in der Hauptsache nach Deutschland: Seide (70 bis 85 Mill. Mk.), Hanf (9 bis 10 Mill. Mk.), getrocknete Mandeln (über 7), Tafeltrauben (gegen 7), frische Apfelsinen (7 bis 9), frisches Obst [Äpfel, Birnen, Steinobst] (4 bis 5), Eier und Eigelb (gegen 6), Olivenöl in Fässern (gegen 6), Marmor (über 4), Schwefel (über 3), Schafwolle, Bruchgold und -silber, Küchengewächse, Haushühner, Kartoffeln, Kleesaat, Korbflechtwaren, Blumen, Hüte aus Stroh, Wein, Schaffelle, Reisabfälle und empfängt von Deutschland: Maschinen und Maschinenteile (10 Mill. Mk.), grobe und feine Eisenwaren (10), wollene Tuch- und Zeugwaren (über 7), feine Leder (7), Anilin- und andere Teerfarbstoffe (6 bis 7), Waren aus edlen Metallen (6), gefärbte Rohseide (5 bis 6), Gold (über 4), Farbendruckbilder und Kupferstiche (3), gekämmte Wolle, Lokomotiven, Lokomobilen, feine Waren aus Eisenguß und schmiedbarem Eisen, Eisenbahnfahrzeuge, Zink, Bücher, Karten, Musikalien u. a. m.

Die Republik San Marino.

§ 265. Dieser kleine patriarchalische Staat, südlich von Rimini am Ostabhange des Apennin, mit 10000 E. auf 61 qkm (165 auf 1 qkm), rühmt sich, der älteste Staat Europas zu sein. Das arme Ländchen führt etwas Wein, Rindvieh und Steine vom Berge Titano aus.

---

[1]) Dem Gewichte nach waren die hauptsächlichsten Einfuhrartikel *in Mill. t*: Steinkohlen 5,4, Weizen 1,4, Nutzholz 0,7, Porzellanerde 0,3, Brucheisen 0,2, Gußeisen in Blöcken 0,2, Rohbaumwolle 0,15, Maschinen und Eisenwaren 0,1; Ausfuhrartikel: Schwefel 0,4, Metallerze 0,4, Agrumen 0,3, baumwollene Waren 0,15, Porzellanerde 0,12, Mauersteine und feuerfeste Steine 0,12, roher Marmor 0,11, seidene Waren 0,11, Marmor und Alabaster bearbeitet 0,08, frische Früchte (einschl. Weintrauben) 0,08, Olivenöl 0,05, Reis 0,05, Kartoffeln 0,04. Dazu 1,3 Mill. hl Wein, sodann Wein in Flaschen zu 6, Strohhüte zu 6,4, Hüte zu 4 Mill. Stück und Lederhandschuhe 1 Mill. Paar. — [2]) 1902 (1901) Import 27,3 (9,3) Mill. Mk., Export 3 (13) Mill. Mk. — [3]) Vgl. Tab. S. 34.

Die italienischen Kolonien.

§ 266. Das neue Königreich suchte wie jede Großmacht Europas sich kolonialen Besitz zu verschaffen. Das geeigneste und natürlichste Kolonialgebiet wäre für die Italiener Tunesien gewesen, doch kamen ihnen hier die Franzosen zuvor. Am Roten Meere besitzt Italien die Kolonie Erythräa mit einem Flächeninhalt von 250000 qkm mit 330000 Bewohnern (darunter 2000 Europäer), die zumeist ein nomadisierendes Leben führen. Hauptorte der Kolonie sind *Massaua*, *Asmara* und *Keren*, besonders aber das erstere, das zugleich den besten Naturhafen am ganzen Roten Meere besitzt. Die andere Kolonie, Somalia, umfaßt das Küstengebiet der Somalihalbinsel von der Jubmündung bis zum Golf von Aden. Die Größe wird auf 260000 qkm angegeben mit ungefähr 400000 Bewohnern. Die Oberherrschaft über Abessinien zu erlangen ist Italien fehlgeschlagen. Der Kolonialbesitz hat bis jetzt dem Mutterlande noch nichts eingebracht; im Gegenteil verlangt er gerade von ihm große Opfer, jährlich 6 bis 7 Mill. Mk. Staatszuschuß. Für den Welthandel wie für den Eigenhandel haben die Kolonien keine Bedeutung; höchstens ist die Perlenfischerei etwas lohnend. Zur Ausbeutung und Pflege dieses Gewerbes hat sich eine „Italienische Perlenfischerei-Gesellschaft“ gebildet. Der jährliche Wert, den Perlen und Perlmutter ergeben, beläuft sich auf rund 1 Mill. Mk.[1]). In *Massaua* werden außerdem noch Häute, Gummi, Tiere, Wachs, Elfenbein und Kaffee ausgeführt[2]).

Die Balkanhalbinsel. (Die europäische Südosthalbinsel einschl. Rumäniens.)

I. Boden und Staaten.

§ 267. Lage, Gröſse und Grenzen. Im SO Europas setzt sich an den europäischen Rumpf mit einer 1250 km langen Landgrenze die Balkanhalbinsel an, die ihren nicht passenden Namen nach dem im Vergleich zu den Pyrenäen und Apenninen unbedeutenden Balkangebirge trägt und besser Südosthalbinsel genannt werden müßte. In ihrer Größe (470000 qkm) steht diese Halbinsel zwischen den beiden andern südeuropäischen. Der Südteil der Südosthalbinsel ist zerspaltener und übertrifft die Gliederung Italiens. Er ist zerlappt wie ein *Platanenblatt*, in das drei Golfe hineindringen, der von Messenien, Lakonien und Argos (oder Nauplia). Der Nordteil dieser Halbinsel ist kompakt und erinnert an Spanien, mit dem er aber wegen seiner mannigfaltigeren und kleineren Gebirge nicht die Abgeschlossenheit gemein hat. Der Pyrenäenhalbinsel gegenüber ist die Südosthalbinsel ein echtes Verkehrs- und Durch-

---

[1]) 1902 wurden für 680000 Mk. Perlen und für 318000 Mk. Perlmutter ausgeführt. — [2]) 1902 liefen hier 2808 Schiffe mit 126000 Reg.t n. ein und 2800 Schiffe mit 126000 Reg.t aus [*1891 Eingang 2909 Schiffe mit 197000 Reg.t n., Ausgang 2953 Schiffe mit 202000 Reg.t.*]

gangsland; sie ist das Übergangsland von Europa nach Asien und die Beherrscherin der Eingangspforte zum Schwarzen Meer. Geologisch, klimatisch und völkerkundlich ist sie das Verknüpfungsland von Europa mit Asien. Darum unterhält die Balkanhalbinsel die mannigfaltigsten Beziehungen zwischen Ost- und Mitteleuropa, Unteritalien, Kleinasien, Syrien und Ägypten; die wichtigsten sind die ersteren, da sie der Donau folgen, die weit hinein in mitteleuropäisches Gebiet greift und seit alters her ein Völkertor gewesen ist. In diesen vielseitigen Beziehungen übertrifft die Südosthalbinsel die beiden anderen südeuropäischen.

Die Vielgestaltigkeit des Bodens findet ihr Abbild in der politischen Zersplitterung. Folgende Staaten teilen sich in die Balkanhalbinsel:

Das Königreich Rumänien . . .	131 000	qkm	mit	6	Mill. E.,	45	auf 1	qkm
Das Königreich Serbien	48 300	„	„	2,6	„	„ 53	„ 1	„
Die Türkei [Großsultanat] (unmittelbarer europäischer Besitz) . .	170 000	„	„	6,1	„	„ 36	„ 1	„
Das abhängige Fürstentum Bulgarien nebst Ostrumelien	96 000	„	„	3,7	„	„ 39	„ 1	„
Kreta oder Kandia	8600	„	„	0,3	„	„ 36	„ 1	„
Das Fürstentum Montenegro . . .	9100	„	„	0,2	„	„ 25	„ 1	„
Das Königreich Griechenland[1]) . .	65 000	„	„	2,4	„	„ 37	„ 1	„

Im N wird die Südosthalbinsel von Österreich-Ungarn und Rußland begrenzt. Im W bespülen das Adriatische und Ionische Meer die Küsten. Beide Meere sind durch die 75 km breite Straße von Otranto verbunden. Das Ionische Meer greift im Golf von Asta ins Land hinein, doch tiefer (200 km) durch den Golf von Korinth, der durch einen Kanal mit dem Golf von Ägina des Ägäischen Meeres in Verbindung steht. Das Mittelmeergebiet, das im S die Halbinsel begrenzt, trägt keinen besondern Namen, höchstens könnte man von dem Teile zwischen der Insel Kandia und der Südostküste Griechenlands als einem Meere von Kandia reden. Der Golf von Asta findet auf der Ostseite Griechenlands sein Gegenstück im Golf von Volos (Volo). Die Halbinsel Chalkidike, die die Gestalt des Peloponnes zu wiederholen versucht, spaltet den Nordostteil des Ägäischen Meeres in mehrere Golfe, unter denen der von *Saloniki* der bekannteste ist. Der Golf von Xeros trennt die Halbinsel Chersonesos vom Festland. Die andere Seite dieser schlanken Halbinsel wird von den Dardanellen begrenzt, die vom Ägäischen Meer ins Marmarameer (*Propontis*) führen. Der Bosporus oder die Straße von Konstantinopel begrenzt im O die Bosporushalbinsel, die im N weiterhin vom Schwarzen Meer begrenzt wird. Dieses Meer bildet die maritime Ostgrenze der Balkanhalbinsel bis in das russische Gebiet hinein.

§ 268. Bodenaufbau und Bodenzusammensetzung. Die europäische Südosthalbinsel wird von drei Gebirgssystemen beherrscht, dem Balkansystem in westöstlicher Richtung, dem dinarisch-griechischen Kalkgebirgssystem in nordsüdlicher Richtung und dem serbisch-makedonischen Schollenland,

---

[1]) Davon 15% auf die Inseln, rund 10000 qkm.

das zwischen den beiden ersten im allgemeinen von NO nach SO streicht und vom ersteren durch die Maritza und Morava und vom anderen durch Wardar und Drina getrennt ist.

Das Balkansystem ist eine Fortsetzung des Karpathensystems (der Transsylvanischen Alpen). Der eigentliche Balkan, der *Hämus* der Alten, ist mit den Transsylvanischen Alpen durch das Ostserbische Gebirge verbunden, das reich an Eisen und Kupfergruben ist und deshalb den Namen „serbisches Erzgebirge" führt. Der Balkan hat einen ähnlichen Bau wie das Erzgebirge; nach S zu stürzt er steil ab, und nach N dacht er sich zum Donautale ganz allmählich ab. In seinen Hauptketten besteht er aus älteren kristallinischen Gesteinen, die auf der nördlichen Abdachung von Kreide- und Kalkschichten überdeckt sind.

Dem Verkehre bietet der Balkan keine großen Hindernisse; 30 fahrbare Straßen führen über ihn. Der *Isker* im W ist der einzige Fluß, der den Balkan durchbricht, und der mit seinem Tale zugleich der Eisenbahn vom Donautale nach Sofia und dem Maritzatale den Weg zeigt. Westlich von dieser Durchgangslinie ist der *Sveti-Nikolapaß* (1444 m) bedeutend, der von der Donaufestung Vidin hinüber nach dem gleichfalls befestigten Nisch führt. Östlich vom Iskertale führen der *Arabakonakpaß* (987 m) von Plevna (Pleven) nach Sofia, der *Schipkapaß* (1334 m) von Rustschuck-Tirnova nach Kazanlük und Philippopel und der *Demir-Kapupaß* oder *Eiserne-Torpaß* (1098 m) von Rustschuck nach Sliven (Slivno). Dieser Paß scheidet auch den Balkan von dem nach O sich fortsetzenden waldreichen Kleinen Balkan (Ostbalkan), der am Kap Emine am Schwarzen Meere endet.

Im N und S wird der Balkan von Becken begleitet, hier von dem verkehrsreichen und wichtigen Becken von Sofia und Kazanlük und im N von dem großen Bulgarisch-walachischen Tiefland. Diese Becken sind alte Meeresböden, die jetzt mit Löß bedeckt sind.

Das Kalkgebirgssystem im W der Balkanhalbinsel ist ein breit gelagertes Kalkgebirge, dessen Falten im westlichen Teil parallel zur Küste verlaufen und so das Innere des Landes von der Westküste abschließen und den schmalen Küstensaum mehr auf Italien verweisen. Die vom Karst an südwärts bis nach Griechenland hinein verlaufenden Falten bezeichnet man auch als Dinarisches Faltengebirge. Es hat ganz den Charakter des Karstes, ist höhlenreich, wasserarm, öde und menschenleer. Im montenegrinischen Teil erhebt sich der *Durmitor* bis 2528 m. Der albanische und größte Anteil ist der ödeste. Weiter in Griechenland wird dies Kalkgebirge fruchtbarer, indem Flyschgesteine den Kalk durchsetzen. Den Ostteil des Kalkgebirges, der nur in Griechenland und seiner Inselwelt zur Geltung kommt, nennt man das Ostgriechische Gebirge. Seine Ketten und Kämme verlaufen in der Hauptsache quer zur Küste. Nur in Nordgriechenland schieben sich nordsüdliche Ketten hart ans Meer heran. Hier ist der *Olymp* (2985 m), allerdings schon auf türkischem Gebiet, erwähnenswert. Die Querketten, die westöstliche Richtung verfolgen, öffnen das Land von der Küste aus. Viele Golfe sind darum ins Land eingedrungen. Im großen ganzen ist das Ostgriechische Kalkgebirge kahl und unfruchtbar. Auf den Höhen gedeiht bei dem Mittelmeerklima höchstens immergrünes Gestrüpp. Die Inseln machen davon keine Ausnahme; sie sind steil und reich an Schlupfwinkeln

(Seeräuberunwesen) und natürlichen Hafenplätzen. Diesen Vorzug hat sich *Syra* zu Nutzen gemacht und ist mit seinem Hafen *Hermupolis* zu einer Station des Weltverkehrs geworden.

Das Serbisch-makedonische Schollenland besteht aus kristallinischen Gesteinen, die aber unregelmäßig gefaltet und eingebrochen sind. Langgezogene Ketten kommen mithin nicht vor, und alle größeren und kleineren Massivs sind durch Einbruchsbecken, die mit Schwemmland angefüllt sind, getrennt[1]). Darum ist dieses Gebiet immer zugänglich gewesen und für Ansiedelungen und Verkehrszentren besonders geeignet, wie z. B. das *Becken von Üsküb* im O des Schar Dagh (Schar Planina). Im N davon liegt das geschichtlich berühmte *Amselfeld*. Das mächtigste Massiv im ganzen Schollenland ist das Rhodopegebirge[2]). Zwischen ihm und dem Balkan liegt das bereits erwähnte Becken von Ostrumelien.

§ 269. Die fruchtbarsten Gebiete der Südosthalbinsel. Kaum in einem anderen Lande macht sich der fortwährende Wechsel von fruchtbaren und unfruchtbaren Gebieten so bemerkbar wie auf der Südosthalbinsel. Daß die Becken samt und sonders mit fruchtbarem Schwemmland und die zwei größten mit Löß angefüllt sind, ist bereits hervorgehoben worden. Einige seien nochmals besonders genannt. Das Bulgarisch-walachische Becken, das besonders in Rumänien sehr breit gelagert ist, ist das größte unter ihnen. Die Flüsse haben sich tiefe und breite Täler in den Löß hineingearbeitet. Die dazwischen sich ausbreitenden Lößplateaus sind im Sommer sehr trocken und staubig (steppenhaft) und im Winter unergründlich kotig. Sie sind aber von ungemein großer Fruchtbarkeit, so daß Rumänien heute noch zu den Getreidekammern Europas zählt. Von einer ähnlichen Fruchtbarkeit aus analogen Gründen ist das Ostrumelische Becken, das außerdem gegen die Nordstürme durch den Balkan geschützt wird, so daß hier neben einem ausgiebigen Maisbau besonders Wein- und Rosenkultur getrieben wird. Die Küstenebenen der Maritza, Mesta, Struma und des Wardar sind als Alluvionenbecken außerordentlich fruchtbar, wie auch die Becken, die diese Flüsse im Innern des Landes durchfließen. In der Ebene des Wardar, der sogenannten *Kampania*, laufen viele Flüsse radienförmig zusammen. Sie galt früher als eins der fruchtbarsten Gebiete Makedoniens, ebenso wie die Campagna Italiens; heute ist sie infolge der Vernachlässigung durch die Türken ein Bild der Öde und Unfruchtbarkeit.

In Griechenland ist der Peloponnes der ertragfähigste und ertragreichste Teil, und zwar ist der westliche fruchtbarer als der östliche, weil dort die Kalkmassen mit Schiefer und Sandstein durchsetzt sind, die den fruchtbaren Flysch bilden (so ähnlich wie in den Vorbergen des Allgäus). Messenien und Elis sind die bevorzugtesten Landschaften (*Korinthenbau*). Das vom Korinthischen Golf nach N zu gelegene Griechenland hat unter der Öde seiner Kalkgebirge sehr zu leiden. Auch die am Meeresrande gelegenen Landschaften sind steppen-

[1]) Man hat gegen 100 solcher kesselförmiger Einsenkungen gezählt. — [2]) Bekannter Gebirgsstock in ihm die Rila Planina 2700, benachbarte Gebiete bis nahezu 3000 m.

haft. Die Höhen Albaniens haben wir als die unwirtlichsten Gebiete der Balkanhalbinsel schon kennen gelernt. Es fehlen hier außer den nutzbaren Mineralien die Feldspatgesteine, die eine fruchtbare Verwitterungskrume liefern. In den *Dolinen* hat sich etwas Fruchterde angesammelt, und hier hat sich darum die spärliche Kultur hingedrängt. Die Küstenebenen Albaniens sind verpestet, verkommen und im höchsten Grade ungesund; die nördlich nach Montenegro zu gelegenen Küstenstücke machen einen freundlicheren Eindruck und heben sich durch ihre Oliven- und Obsthaine von dem im Hintergrund emporstarrenden kahlen und grauen Kalkgebirge trefflich ab.

§ 270. Die Küsten der Südosthalbinsel. Die Küste des Schwarzen Meeres ist, soweit sie die Balkanhalbinsel betrifft, ungünstig. Das Donaudelta zeigt eine sumpfige Flachküste. An diese schließt sich eine geschlossene Steilküste an, die nur wenige günstige Häfen besitzt, so in der Dobrudscha *Konstantza* (Köstendsche), welcher Ort als Endpunkt des einen Zweiges des Orientexpreß Bedeutung erlangt hat. *Varna*, der wichtigste Hafen Bulgariens, liegt an einer fast schutzlosen Bucht. Von hier aus ist aber ein guter Zugang nach dem bulgarischen Innern vorhanden. Das Schwarze Meer greift in der Bucht von *Burgos* etwas tiefer ins Land hinein. Burgos selber unterhält darum rege Verbindungen mit Philippopel und Adrianopel. Der Bosporus wird von vielen Talgehängen begrenzt, die nach dem Schwarzen Meere zu immer steiler werden. Er ist 31 km lang und im Mittel 2 km breit. Wie der Rhein zwischen Bingen und Coblenz, nur viel mächtiger windet sich mit starker Oberflächenströmung der Bosporus durch das Gebirge hindurch, indem er zwei Meere verbindet und zwei Erdteile trennt. Eine langsamer fließende Bodenströmung bringt schweres Salzwasser nach dem Schwarzen Meer und verhindert dessen Aussüßung. Der ganze Bosporus ist ein einziger Welthafen, in dessen nördliches Ufer sein Glanzpunkt, das *Goldene Horn*, eingeschnitten ist. Die Küste am Marmarameer ist steil, abgeschlossen und hafenlos. *Rodosto* ist der einzig nennenswerte Hafen. Der Hafen von *Gallipoli* ist Verkehrsmittelpunkt für die 60 km lange und 3,5 km (im Durchschnitt) breite Dardanellenstraße. Diese ist ein vergrößertes Gegenstück des Bosporus, ohne seine Schönheit und Verkehrsbedeutung zu teilen. Die Nordküste des Ägäischen Meeres ist im wesentlichen Flachküste, die durch Anschwemmung entstanden ist. Nur die dreifingerige Halbinsel Chalkidike ist von Steilküsten umrahmt.

Die Küste Griechenlands ist eine der reichstgegliederten ganz Europas. Sie spielt im Leben und in der Kultur der Griechen die ausschlaggebende Rolle, wie die Küste Norwegens für die Norweger. Würden wir Euböa (Evvia, Negroponte) als Halbinsel ansehen, so ist die Küste vom Golf von Saloniki bis zur Südspitze Euböas eine geschlossene Steilküste, die nirgends größeren Schiffen sicheren Ankergrund bietet. Nördlich von Euböa können Schiffe in den *Volos-Golf* gelangen. Thessalien kann seine Produkte, vorzugsweise Getreide, nur nach S zu ausführen, nach Volos und von da weiter nach Mittelgriechenland. Hinter Euböa sind an der Festlandküste keine nennenswerten Häfen entstanden. Gegenüber dem Südende Euböas beginnt am Festland die gegliedertste Küste. Hier ist Griechenland ein durchaus maritimes Land. Zahlreiche günstige Küsten-

einschnitte am Festland und an den vielen Inseln, die sich hier zusammendrängen, besonders auch die schmale Verbindungsstelle zwischen Nord- und Südgriechenland ließen hier seit alters her eine tüchtige seemännische Bevölkerung emporwachsen, die in alten Zeiten der Träger der Kultur war. Der O des Peloponnes bietet ein steiles unwirtliches Gestade dar. Im S wechseln Steilküsten mit Schwemmlandküsten ab. Auch die Westküste ist teils steil, teils flach. Die Küste Albaniens ist fast durchweg Steilküste. Nur schmale, versumpfte und jeglicher Ansiedelung feindliche Küstenebenen drängen hier und dort das Gebirge vom Meere ab. *Durrazzo* (*Dratsch*) wird als Hafenort erst wieder emporkommen, wenn sich die Beziehungen zwischen der Balkanhalbinsel und Italien wieder so gestalten, wie es im Altertum der Fall war (Durazzo ist das alte berühmte Dyrrhachium).

§ 271. Bewässerung und Klima. Von den Flüssen der Balkanhalbinsel kommt als Verkehrsader nur die *Donau* in Betracht, aber jetzt noch weniger für die Balkanhalbinsel selbst als besonders für Rumänien und fremde Staaten, da sie mehr die Nordgrenze der Südosthalbinsel bildet. Nach dem Durchbruch des Eisernen Tores ist die Donauschiffahrt außerordentlich rege, weil sich auf dem daselbst beginnenden Unterlaufe See- und Flußschiffe begegnen [1]). Gewöhnlich gelangen die Seeschiffe bis Galatz und Braila; sie gehen aber auch weiter. Von N fließen der Donau *Alt* (Aluta), *Sereth* und der ungefähr in der Höhe von Jasi schiffbar werdende *Pruth* zu. Außer der schon bei Österreich-Ungarn hervorgehobenen *Save* mit *Bosna* und *Drina* fließen in die Donau von S her die für kleinere Schiffe benutzbare *Morava* und der *Isker*. Das ganze Donaudelta ist rumänischer Besitz. Während bei einer Breite von 1 km die durchschnittliche Tiefe im Unterlaufe der Donau 20 bis 25 m beträgt, sind die Deltaarme seicht. So ist der Kiliaarm, der fast zwei Drittel der Donauwassermassen zum Meere führt, nur 3, an seiner Mündung gar nur 1 m tief. Der südliche Arm, die St. Georgsmündung, wird durch eine Sandbarre gesperrt. Die Sulinamündung, die nur 8 % des Donauwassers entführt und durchschnittlich 12 m tief ist, wurde auch durch eine Sandbarre gesperrt. Durch Ausbaggerungen hat man aber eine 8 bis 10 m tiefe Fahrrinne gewonnen, die durch Molen, die weit hinaus ins Schwarze Meer gebaut sind, geschützt wird. Um die Mündungen der Donau und der angrenzenden Teile des Meeres von Sandbänken und anderen Hindernissen zu befreien und sie in den bestmöglichen Zustand für die Schiffahrt zu setzen, wurde 1856 kurz nach dem Krimkrieg die *Donaukommission* errichtet, die aus den Vertretern Deutschlands, Österreich-Ungarns, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Rußlands, Rumäniens und der Türkei besteht [2]). Das Donaudelta wird 2 Monate im Jahr durch Eis geschlossen.

Für die Schiffahrt der eigentlichen Balkanflüsse könnte sehr viel getan werden. Die *Maritza* wird von Adrianopel, der *Wardar* von Üsküb (Skoplje) an für kleinere Schiffe fahrbar. Mesta, Struma, Wistritza, Aspropotamus, Drin haben

---

[1]) Donaulänge vom Eisernen Tor bis zur Sulinamündung 900 km. — [2]) Ihre Vollmacht dauerte zunächst bis zum 24. April 1904.

für die Schiffahrt keine Bedeutung. Der Drin verbindet sich durch die Drinasa mit dem Abfluß, der Bojana, des Skutarisees.

Klima. Das Klima der Balkanhalbinsel ist im N echt kontinental, besonders in Rumänien, heiß im Sommer (bis 40°) und strenge im Winter (bis —36°). Der Balkan bildet eine Klimascheide; südlich von ihm beginnt schon das echte Mittelmeerklima, ein subtropisches Klima, das bei großer Trockenheit das Wachstum immergrüner Gewächse begünstigt. In Griechenland sind drei Monate, Juni bis August, regenlos, im S und auf den Inseln vier Monate. Nur die Höhen machen von diesem Klima eine Ausnahme, da sie wieder echt mitteleuropäisches Klima haben, ausgezeichnet durch harte Winter und Sommerregen. *Bukarest* hat 10° mittlere Jahrestemperatur, *Konstantinopel* 16° und *Athen* 18°.

Der O der Balkanhalbinsel ist regenärmer als der W, weil dort die asiatischen Winde über das Schwarze Meer streichen. Der Regen fällt in Rumänien hauptsächlich in den vier Sommermonaten Mai bis August. Der Winter ist schneereich. Die Höhe der Niederschläge im Jahre beträgt in *Bukarest* 58 cm, in *Konstantinopel* 72 cm, in *Athen* 39 cm, in *Durazzo* 109 cm und auf *Korfu* 132 cm.

§ 272. Bevölkerungen und Siedelungen. Die wechselvolle Bodengestalt, das zerrissene politische Bild findet weiterhin in dem bunten Völkergemisch ein Abbild. Der Grund liegt in der verhältnismäßig leichten Zugänglichkeit des Landes von N, O und S her. Abgeschlossenere Becken und schwer zugängliche Gebirge schützen ältere Volksstämme. Die ältesten Völker der Halbinsel waren die Griechen im S, die Illyrier im NW und die Thraker im NO. Im südlichen Karpathensystem wohnten die Daker, die sich mit den Römern mischten und späterhin mit Slawen; aus dieser Mischung ist das Volk der Rumänen hervorgegangen. Während sich auch die anderen Stämme mehr oder minder als Mischvölker erweisen, haben sich die Albanesen, die Nachkommen der alten Illyrier, in ihren Talschlupfen und Bergwinkeln noch verhältnismäßig rein erhalten. Viele von ihnen wandern heute in Griechenland ein, wo sie in den attischen Gebirgen neue Wohnsitze finden. Die Thraker sind durch die Völkerwanderungen verschwunden und in andern Völkern aufgegangen. Die Griechen, die wie eine dünne fruchtbare Krume über die Küstenränder und Inseln des Ägäischen Meeres bis zum Schwarzen Meere (bis zum Südende der Dobrudscha) hin ausgestreut sind, haben sich auf den Inseln vielleicht noch am reinsten erhalten, obwohl auch hier die Beimengungen anderer Volkselemente nicht abgestritten werden können. Die wesentlichste Beimischung geschah durch slawische Stämme, die vom 8. bis 14. Jahrhundert die ganze Halbinsel wiederholt überschwemmten. Innerhalb dieser Zeit ergoß sich ein finisch-tatarischer Völkerschwarm, die Bulgaren, über die Nordostgebiete. Die Bulgaren nahmen bald slawische Sitten und Lebensweise an; sie wohnen jetzt nördlich und südlich des Balkans. Im NW haben sich unter den Slawenstämmen die Serben als besonderes Volk ausgebildet, die mit Ausnahme des kriegerischen Hirtenvolkes der Montenegriner ein friedlicheres Ackerbauvolk sind. Im 14. Jahrhundert drangen die Türken oder Osmanen aus Kleinasien in die Halbinsel ein. Sie sind ein mongolischer Volksstamm, obwohl im Laufe der Zeit ihre Rasseneigentümlichkeit fast ganz verwischt ist. Sie beherrschten von wenigen festen Punkten aus in grausamer Weise das Land, bis sich im 19. Jahrhundert in den verschiedenen

Volksstämmen der Freiheitsdrang regte, und es auch manchem gelang, sich vollständig frei zu machen[1]) oder nur in geringem Maße, in der äußeren Vertretung, von der Türkei abhängig zu sein[2]).

Berufsgliederung. Der hauptsächlichste Beruf, der den Bewohnern der Südosthalbinsel eigentümlich ist, ist der Ackerbau (in Serbien 90 % der Bevölkerung, in Bulgarien 75 %, in Rumänien 70 %). Neben oder auch mit dem Ackerbau beschäftigt sich ein großer Teil der Bewohner mit Viehhaltung, die indessen sehr viel zu wünschen übrig läßt. Bergleute gibt es wenig, auch sonstige Steinarbeiter sind selten. Die Griechen beschäftigen sich außerdem mit Fischfang und Schwammfischerei.

Volksdichte. Wie man aus der Übersicht der Länder auf Seite 279 ersieht, ist das Volk sehr dünn über das Land gesät, nur in den Königreichen Rumänien und Serbien wird eine Volksdichte von 50 Bewohnern auf 1 qkm erreicht. In den fruchtbaren Becken wohnt die Bevölkerung wohl dichter, aber die Gebirge sind sehr menschenarm, ja menschenleer, wie der Kleine Balkan und viele Strecken Albaniens. An den Küsten Griechenlands, besonders Euböas, haben sich die Bewohner infolge des einst grassierenden Seeräuberunwesens nicht am Meere, sondern landeinwärts auf den Höhen angesiedelt. Dem griechischen Gebiet ist ferner noch die sogenannte *Kalyvienwirtschaft* eigentümlich, die darin besteht, daß eine Gemeinde zwei Dörfer besitzt, ein Winter- und ein Sommerdorf. In dieser Besiedelungsart spricht sich deutlich der Gegensatz des Klimas und der Bodenfruchtbarkeit aus.

Infolge der dünnen Bevölkerung und der zerstreuten Siedelungsweise ist die Südosthalbinsel wie kein anderes europäisches, unter gleichen geographischen Bedingungen ausgestattetes Land arm an Großstädten. *Konstantinopel* ist auf weitem Umkreis die einzige Millionenstadt. Erst in weitem Abstand folgen mit reichlich 100000 Einwohnern *Saloniki* und *Athen*. *Bukarest* zählt nicht ganz 300000 Bewohner. Damit ist die Reihe der Großstädte schon geschlossen. Andere wichtige Städte sind die rumänischen Orte *Jasi*, *Galati* (*Galatz*), *Braila*, das türkische *Adrianopel*, *Sofia*, die Hauptstadt Bulgariens, und *Philippopel*, die Hauptstadt Ostrumeliens, *Belgrad*, die Hauptstadt Serbiens, und *Nisch*. *Montenegro* besitzt keine Stadt mit über 10000 Einwohnern, selbst *Cetinje*, die Hauptstadt, zählt kaum 4000 Einwohner.

II. Urproduktion.

§ 273. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Der Bewohner der Südosthalbinsel ist, wie oben bemerkt, vor allem Ackerbauer und Viehzüchter. Die Pflanzenwelt gibt ihm die Hauptnahrung. Doch werden weder Ackerbau noch Viehzucht mit besonderer Sorgfalt betrieben. Daß Länder wie Rumänien, Bulgarien und Serbien trotzdem Getreide auszuführen vermögen, liegt in der dünnen Bevölkerung und an

[1]) Griechenland seit 1830, Rumänien seit 1877, Serbien seit 1878. — [2]) Bulgarien nach dem türkisch-russischen Kriege, seit 1885 mit Rumelien vereinigt, Bosnien und Herzegowina seit 1878 von Österreich-Ungarn verwaltet, und zuletzt Kreta seit 1898.

der ungemein großen Fruchtbarkeit des Bodens. Mit Werkzeugen allereinfachster Art wird der Boden bearbeitet, d. h. mehr nur angeritzt. Das genügt aber schon, um ohne Düngung gute Ernten bei halbwegs günstigem Wetter zu erzielen. Würde man sich mit dem Ackerbau noch mehr Mühe geben, so könnte die Südosthalbinsel bei besseren Verkehrswegen eine europäische Kornkammer ersten Ranges sein. Auch wird das Getreide hier schon im Juni reif. Große Flächen, die noch viel bringen könnten, liegen unproduktiv da, selbst in Rumänien ein Viertel des Landes, in Griechenland über ein Viertel und in der Türkei vielleicht gar die Hälfte[1]). Das meiste Acker- und Gartenland findet sich in Rumänien, Serbien und Bulgarien, in welchen Ländern über ein Viertel, ja in Rumänien beinahe die Hälfte des Landes Ackerboden ist. Montenegro hat infolge seiner gebirgigen Natur ganz geringen Ackerbau. Griechenland kann auch nur ein Sechstel des Bodens dem Ackerbau widmen. Hier macht sich der Wassermangel sehr geltend, der zum Teil eine Folge des sinnlosen Ausrodens des Waldbestandes ist. Die Trockenlegung des *Kopais-Sees* hat 250 qkm Ackerland geschaffen. Griechenland, die Türkei und Montenegro müssen Getreide einführen, wiewohl es die Türkei wegen ihres fruchtbaren Bodens nicht nötig hätte. Aber nur ein Zehntel des Bodens ist für Brotfrüchte kultiviert. Man baut eben hier nicht mehr, als es gerade für einen geringen Lebensunterhalt nötig ist, weil von der Ernte $^1/_{10}$, aber zumeist infolge der Verderbnis des Beamtentums viel mehr, bis $^1/_8$, als Steuer erhoben wird; und kann mit Getreide die Steuer nicht gedeckt werden, so muß das Vieh herhalten[2]). Darum liegen in der Türkei so viele Fruchtgebiete brach und verödet; noch heute gilt, was schon *Moltke* bei seiner Reise durch die Türkei sagte, daß der Fluch einer schlechten, habgierigen Verwaltung auf den Fluren ruht. Für das eigene Land erweisen sich die Ebenen von Thrakien und Makedonien immer noch als Kornkammern.

Alle europäischen Getreidearten gedeihen auf der Südosthalbinsel, Weizen und Mais besonders gut. Dieser ist die hauptsächlichste Brotfrucht der Bewohner des Landes, während der Weizen mehr zur Ausfuhr gelangt. Aus dem Mais bereitet sich der Bauer seine Nationalspeisen, so die *Mamaliga* in Rumänien[3]). Nach dem Weizen wird vor allem Gerste angebaut; dann folgen Hafer, Roggen, Buchweizen, Hirse und Bohnen. Im oberen Maritzabecken ist der Roggenbau hervorragend, der sonst in den Mittelmeerländern nur vereinzelt betrieben wird. Der Kartoffelbau gewinnt mehr und mehr an Boden, vorzüglich in Montenegro.

Von Handels- und Industriepflanzen werden Raps, Flachs und Hanf kultiviert, letztere beide sogar in Albanien. In der Türkei und ihren Tributärstaaten baut man Sesam und Anis.

---

[1]) Über die Verteilung des Kulturbodens siehe Bd. I, § 51. — [2]) Der fährt am besten, der am besten Bakschisch zahlt. — [3]) Mamaliga ist gleich Polenta. In Rumänien werden jährlich etwa 3 Mill. t Mais und 2 Mill. t Weizen erzeugt.

Der Weinbau ist für die Südosthalbinsel eine Quelle reicher Einkünfte, besonders, seitdem die Reblaus die west- und mitteleuropäischen Weinkulturen verwüstet hatte und die Nachfrage nach südeuropäischen Weinen sehr gesteigert wurde. Am stärksten wird der Weinbau in Serbien und Griechenland betrieben. Diesen Ländern reihen sich Bulgarien, Rumänien und die Türkei an. Auch Montenegro hat etwas Weinbau. Die Hauptweinlandschaften sind in Serbien die Gegenden bei Negotin an der Donau, bei Nisch und nördlich davon am Timok, in Bulgarien bei Tirnovo und Sliven, in Griechenland im westlichen Peloponnes.

Griechenland ist das klassische Land des Weinbaus; noch heute erzeugt es über 3 Mill. hl. Wein. Frische Trauben, gekelterter Wein und trockenes Brot sind die hauptsächlichste Volksnahrung. Über 1/2 hl Wein verweist die Verbrauchsstatistik auf den Kopf der griechischen Bevölkerung. Um den leichten Alltagswein, den *Renisatwein*, längere Zeit aufbewahren zu können, versetzt man ihn in den Dörfern des Peloponnes, besonders auch in Attika mit dem *Harze* der Strandkiefer (*Pinus Halipensis*).

Der Weinbau der Türkei, der in den Landschaften Thrakiens und Makedoniens schon erhebliche Mengen erzeugt[1]), hat noch eine große Zukunft. Die griechischen Landschaften Elis und Messenien sind die großen Lieferanten für Korinthen, im Jahresdurchschnitt 150000 t. Neben dem Weinbau ist ein recht ansehnlicher Obstbau auf der Südosthalbinsel zu finden. Der Pflaumenbaum ist der bevorzugteste Obstbaum, und in Serbien, Rumänien und Bulgarien bildet die Pflaume getrocknet oder als Marmelade oder zu Branntwein (*Slibowitz*) gebrannt einen wichtigen Exportartikel[2]).

Die Gebiete des Mittelmeerklimas begünstigen subtropische Gewächse, so den Olivenbaum, die Feige, Zitrone, Baumwolle und den Reis. Der Ölbaum wächst überall an den Mittelmeergestaden, doch ist er nur in Griechenland wirtschaftlich bedeutungsvoll[3]), in geringerem Maße auch auf Kreta und in Montenegro. Feigen und Zitronen werden vorwiegend in Griechenland angebaut. Mandel-, Kastanien- und Nußbäume finden sich über die ganze Halbinsel zerstreut. Kastanien und Johannisbrot liefert Kreta. Die Kampania und das Maritzabecken sind die geeigneten Gegenden für Reis. Die Baumwolle wird in Griechenland in der Niederung des Kopais-Sees angebaut (Livadia oder Lebadeia), in türkischen Gebieten in der Kampania und der Ebene von Seres. Im Wilajet Joannina (Janina) geht der Baumwollenanbau wegen der schlechten Verkehrswege mählich zurück. Andere Baumwollengebiete sind die ostrumelischen Gegenden um Sliven und Stara Zagora und die Insel Kreta[4]). Griechenland führt Baumwolle aus, Makedonien nur bei günstigen Ernten.

---

[1]) Jährlich über 1 Mill. hl. — [2]) In Serbien wurden 1900 1665000 dz Pflaumen geerntet. — [3]) Im westlichen Peloponnes und auf Korfu über 5 Mill. Ölbäume. — [4]) In Griechenland erntet man 2—5 Mill. kg, in Makedonien reichlich 500000, in Rumelien 300000 und in Kreta 150000 kg.

Tabak wird in allen Balkanstaaten angebaut. Der beste türkische Tabak kommt aus Makedonien (Janica oder Jenidže in der Kampania). Die Türkei ist durch die Erzeugung von Rosenöl und Opium bekannt. Große Rosenkulturen für die Ölbereitung befinden sich im Becken von Kazanlük. Jährlich werden etwa 2500—3000 kg gewonnen[1]. Die Mohnanpflanzungen für die Opiumgewinnung sind vor allem in der asiatischen Türkei angelegt; sie nehmen in Asien und Europa ungefähr einen Raum von 176000 qkm ein und liefern jährlich 48000 bis 50000 kg Opium.

Die Wälder nehmen von Jahr zu Jahr bedeutend an Ausdehnung ab. Eine Forstkultur kennt man nicht. Die Wälder leiden durch die Schaf- und Ziegenherden. In Griechenland hackt man die Waldbäume zur Pechgewinnung an. In Serbien finden sich noch die größten Waldungen, die ziemlich die Hälfte des Bodens bedecken. In der Türkei ist der Waldbestand am armseligsten, namentlich auf den Kalkhochflächen Albaniens. Von den Waldbäumen seien als Nutzhölzer die Eichen, Buchen und Nußbäume hervorgehoben. Letztere werden noch am ehesten durch Anbau gepflegt. Die Eichen sind ein Hauptbestandteil der Waldungen. Die Eichenwälder Griechenlands liefern *Knoppern (Valonen)*, die in der Gerberei gebraucht werden[2].

§ 274. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Viehhaltung nimmt in den Balkanstaaten eine wichtige Stellung ein. Ihr kommen die großen Wiesen, Weiden und steppenhaften Gebiete zu gute. Aber auch sie könnte bei größerer Pflege einen weit höheren Stand einnehmen. Ställe kennt man kaum. Die Türkei ist wiederum mit der Viehzucht am schlechtesten bestellt. Die „Hammelsteuer", die von 100 Lämmern 10 als Abgabe verlangt, ermuntert nicht gerade zu größerer Zucht. Die Montenegriner sind in der Hauptsache Viehzüchter, so daß sie sogar Vieh ausführen können, wie dies in größeren Mengen schon Serbien, Rumänien und Bulgarien tun. Das Schaf ist das bevorzugteste Zuchttier[3]. Die Ziegenhaltung ist in den nördlichen Balkanstaaten gering und nimmt südwärts zu, so daß auf Griechenland die meisten Ziegen kommen. Kreta besitzt ebenfalls viel Schafe und Ziegen. Rinder und Büffel werden zum Ziehen des Pfluges und des Wagens benutzt. Die Butterbereitung lernt man erst jetzt durch west- und mitteleuropäischen Einfluß kennen. Die Schafe sind die eigentlichen Milchtiere, in zweiter Linie erst die Ziegen und Büffelkühe. Aus Schafmilch bereitet man Käse. Schaf und Ziege gelten auch als Fleischtiere. Die Schafe liefern ferner die Wolle zur Kleidung der Landbewohner. Albanien erzeugt eine besonders gute Wolle. Das Pferd und seine Verwandten, der Esel und Maulesel, werden als Transporttiere verwendet. In der Türkei genügt die ein-

[1]) In Bulgarien wird angegeben, daß zur Herstellung von 1 kg Öl 3000 kg Blüten genügen, während Schimmel & Co. in Leipzig bei der deutschen Rosenölbereitung 5000 bis [illegible] kg Rosen für 1 kg Öl gebrauchen. — [2]) Die Valonen (Vallonea) sind die Fruchtbecher von Quercus Aegilops; jährlich werden etwa 5000 bis 6000 t gewonnen. — [3]) Vgl. den Haustierbestand Bd. I, § 7[illegible]

heimische Pferdezucht nicht dem Verbrauch; besonders müssen für das Heer fremde Pferde eingeführt werden. Der Schweinezucht kommen die großen Eichenwälder zu statten. Serbien, Bulgarien und Albanien sind für diesen Zweig der Viehhaltung bedeutsam, neuerdings auch Rumänien.

Die Seidenraupenzucht wird allenthalben auf der Südosthalbinsel betrieben, weniger stark in Rumänien und Serbien. Hervorragende Gebiete der Seidenraupenzucht sind Makedonien, Messenien und zum Teil Kreta. Ebenso findet sich auf der gesamten Halbinsel eine starke Bienenzucht, auch auf der Insel Thasos, die unter ägyptischer Verwaltung steht. Die Bienenzucht im *Hymettos*-Gebirge im SO von Athen war schon im Altertum berühmt.

Das Seefischereigewerbe bildet einen wichtigen Erwerbszweig der Küstenbewohner. Es blüht an den griechischen Gestaden, im Schwarzen Meer und am Bosporus. Der Bosporus ist eine natürliche Fischreuse; die vom Schwarzen Meere und vom Mittelländischen Meere durchziehenden Fische haben das Goldene Horn stets als Laich- und Raststation auf ihren Zügen benutzt. Der Skutarisee ist für die Montenegriner ein reicher Fischbehälter.

§ 275. Erzeugnisse der Mineralwelt. Die Südosthalbinsel ist reich an nutzbringenden Mineralien. Überhaupt ist sie ein altes Bergbaugebiet.

Schon die Römer holten sich Gold und Silber aus den oberen Gebieten der Struma und der südlichen Murava. Nach ihrer Zeit verfiel der Bergbau wieder, bis im Mittelalter mit der Erhebung Serbiens und der Erschließung der Mineralschätze dieses Landes durch deutsche Bergleute (Sachsen) ein neues Leben begann, das aber später durch die Tyrannenherrschaft der Türken wieder unterbunden wurde. Doch die Erzadern sind noch lange nicht erschöpft. Neues bergmännisches Leben regt sich, vor allem wieder in Serbien. Vielfach lohnt sich schon die Verarbeitung des Rückstandes, der Schutthalden der früheren Bergwerke, wie es z. B. in Attika geschieht. Alle Zeichen deuten darauf hin, daß die Südosthalbinsel, gerade wie die Südwesthalbinsel Europas nicht bloß eine große bergbauliche Vergangenheit hat, sondern daß ihr noch eine große bergmännische Zukunft beschieden sein wird.

Die Balkanhalbinsel ist nicht arm an Kohlenlagern, die aber noch nicht genügend ausgebeutet werden. Man findet Steinkohlen auf beiden Seiten des Balkans, südwestlich von Sofia (Pernik), südlich von Widin und im Ostserbischen Erzgebirge. Griechenland besitzt keine Steinkohlenvorräte, nur Braunkohlen auf Euböa. Eisen gewinnt man bei Antivari in Montenegro, im Wilajet Saloniki, im oberen Maritzabecken. Die Flüsse des Rhodopegebirges führen viel Magneteisensand mit sich, was auf den Eisenreichtum dieses Gebirges schließen läßt. Die Kykladen sind reich an Eisenerzen, besonders die Insel Seriphos, das „griechische Elba". Leider fehlen in Griechenland die Kohlen zur Verhüttung der reichen Erze. Die Gold- und Silbererze auf der Halbinsel Chalkidike werden

nur ungenügend von den Türken ausgebeutet. Gold und Silber findet sich heute noch in den oben schon erwähnten Gebieten. Silber kommt ferner im Gebiet der westlichen Morava vor, im Ostserbischen Erzgebirge, im Balkan, in Griechenland und auf Euböa. Die alten Bergwerke des *Laurion*, im SO von Athen, werden auf Blei und Galmei ausgebeutet. Griechische und serbische Bergwerke liefern auch Kupfer. Quecksilber gewinnt man im Avalagebirge im SO von Belgrad.

Rumänien besitzt ansehnliche Petroleumquellen am Ost- und Südostrand der Karpathen, Steinsalzlager am Karpathenrand. Die Seesalzgewinnung wird fast an sämtlichen Küstengebieten betrieben, besonders stark auf den griechischen Inseln. Griechenland liefert viel Schwefel. Das Ostserbische Erzgebirge birgt Paraffinschiefer. Die unausgesetzt tätige Vulkangruppe *Santorin* im S der Kykladen liefert Bimstein, Naxos Schmirgel[1]). Bei Theben wird guter Meerschaum gefunden. Ostgriechenland mit seiner Inselwelt ist wegen seines Marmors berühmt. Die alten Marmorbrüche des Pentelikon und Hymettos sind heute noch unerschöpflich[2]). Den feinsten weißen Marmor liefert Paros, grünen Marmor Tinos, roten Marmor mit schwarzen Adern das Vorgebirge Matapan.

Unstreitig hat das Vorkommen ausgezeichneter Marmorarten und bildsamer Erden auf die Entwicklung der Bildhauerkunst des griechischen Altertums großen Einfluß gehabt.

Im Boden der Südosthalbinsel schlummern noch viele Schätze. Heiße und jedenfalls heilkräftige Quellen, die mit Ausnahme der bulgarischen Kreidetafel überall vorkommen, werden bis heutigestags nicht einmal auf ihre Wirkung hin untersucht, geschweige denn benutzt. Bei Vranja an der südlichen Morava gibt es eine Quelle von + 86° C.

III. Gewerbe und Industrie.

§ 276. Allgemeine Charakteristik von Gewerbe und Industrie auf der Südosthalbinsel. Gewerbe und Industrie stehen auf der Balkanhalbinsel im allgemeinen auf keiner hohen Stufe. Das Klein- und Hausgewerbe, dem die Gewässer die nötige Triebkraft spenden, ist auf der ganzen Halbinsel zu Hause. Es bringt in manchen Zweigen ganz hübsche Erzeugnisse hervor, so Teppiche, Wollstoffe, Eisenwaren, denen man auch einen gewissen Geschmack nicht absprechen kann. Doch geht dies Kleingewerbe immer mehr zurück bei der erdrückenden Konkurrenz West- und Mitteleuropas. Die Großindustrie faßt erst langsam Fuß, es geschieht dies mit der Baumwollenspinnerei, Müllerei und neuerdings auch mit der Zuckerfabrikation. Die Deutschen haben in Bezug auf die industrielle Einrichtung in den Balkanstaaten besonders viel geleistet.

Der Bauer fertigt gewöhnlich seine Geräte und seine Kleidung selber an. In Rumänien haben die Juden fast das ganze Handwerk in-

[1]) Jährlich 5000 bis 6000 t. — [2]) Eine englische Gesellschaft gewinnt und verfrachtet jährlich auf Griechenland und den Inseln 4000 bis 5000 cbm Marmor.

Händen, den Handel vollständig. In Montenegro wird das Gewerbe von Ausländern ausgeübt. Industrie und Gewerbe sind bodenständig. Die Rohprodukte des eigenen Landes werden verarbeitet.

§ 277. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. Die Produkte des Pflanzenreichs sind zunächst für das Gewerbe ausschlaggebend. Die Weinproduktion nimmt eine der ersten Stellen ein[1]). In allen Balkanstaaten wird Branntweinbrennerei betrieben (Slibowitz aus Pflaumen; S. 287). In Rumänien gibt es schon einige Zuckerfabriken. In Serbien wurde 1898 die erste Zuckerfabrik von einem Deutschen begründet und im Jahre 1901 die erste Zelluloidfabrik, wiederum durch Deutsche. Auf diese gehen auch die Brauereien zurück, die hier und da in den Staaten entstehen. Neben großen Petroleumraffinerien hat Rumänien große Müllereien, besonders in den Hafenstädten, ebenso Bulgarien. In Griechenland wird viel Öl bereitet. Damit im Zusammenhang stehen die Seifenfabriken in Griechenland (Athen, Insel Zakynthos) und auf Kreta oder Kirid[2]). Die Rosenölfabrikation in Kazanlük kennen wir bereits (s. S. 288). Haltbare Stricke und Taue stellt Griechenland her, auch Serbien (Leskovatz). Tabakfabriken sind in jedem Staat vertreten, Zündholzfabriken besonders in Rumänien. In Griechenland stellt die Faßbinderei Waren für die Ausfuhr her, namentlich Serbien sendet seine Faßdauben nach Österreich-Ungarn und Frankreich. Die Baumwollenindustrie ist fast in jedem Staate vertreten, vorwiegend indessen in der Türkei (Seres, Saloniki, Dimotika in der Nähe der Maritza), in Bulgarien (Wratza oder Vratca, Sistowa oder Svištow), in Griechenland (Athen, Piräus, Trikkala, Larissa) und auf den Inseln Syra und Zakynthos.

§ 278. Industrien auf Grund tierischer Erzeugnisse. Infolge der großen Schafzucht ist die Wollenverarbeitung eine sehr allgemeine und ist überall auf der Südosthalbinsel zu finden.

Im Hausgewerbe wird ein zumeist buntgefärbtes Lodentuch hergestellt, das zur Volksbekleidung dient; der landesübliche Name dafür ist *Schajak* (*Sajak*). Es wird in folgenden Städten und deren Umgebung gewebt: in Sliven, Gabrovo (nördl. vom Schipkapaß), Schumla (Šumen), Samakov (südl. von Sofia), Sofia und Philippopel, auch in Serbien (Pirot, Nisch, Vranja). Ein gröberer wollener Stoff, *Abá*, wird in denselben Gegenden hergestellt.

Ferner finden sich Tuchfabriken außer in den eben genannten Städten in Tirnova und Vratca, in Rumänien (Neamtu) und in Griechenland. Die Wollweberei und -kämmerei von Tatar-Pazardžik ist noch bemerkenswert. Die Herstellung von Wollschnüren, sogen. *Gaytans*, ist ein Spezialgewerbe der Balkanhalbinsel; so in Bulgarien (Gabrovo und Stara Zagora), in Serbien, (Paratschin, Pirot, Nisch, Vranja). Berühmt ist die Teppichweberei der Balkanhalbinsel.

---

[1]) In Patras hat sich eine deutsche Aktiengesellschaft „Achaia" für dies Gewerbe gebildet. — [2]) In der Hauptstadt der Insel, in *Canea* (Chania) und in *Megalokastron* (Herakleion, Kandia); Gesamtproduktion an Seife (durch Olivenöl) 8500 bis 9000 t.

In der Türkei zeichnen sich als Teppichfabrikationsorte Saloniki und Adrianopel aus, in Bulgarien Philippopel, Stara Zagora und der *Lom-Palanka-Bezirk* an der Donau, in Griechenland die Insel Zakynthos und in Serbien Pirot, nahe der bulgarischen Grenze. In *Pirot* werden fast in jedem Haus Teppiche gewebt und doch jährlich nicht mehr wie 1000 Teppiche hergestellt, im Werte von etwa 120000 Mark.

In Rumänien hat sich die Weberei und Stickerei in die Gebirgsgegenden zurückgezogen Die Seidenweberei ist an allen wichtigeren Orten zu finden, beschäftigt aber nicht so viel Leute als die Wollindustrie. Sie verbraucht die im eigenen Lande gewonnene Seide.

Seidenweberei und -spinnerei sind in folgenden Orten vertreten, in der Türkei: Dimotika, Saloniki, Joannina; in Bulgarien: Tatar-Pazardžik, Sofia; in Griechenland: Larissa, in Messenien, auf den Inseln Zakynthos und Tinos.

Der Gerberei kommen die Eichenwälder zu statten. Sie wird vorwiegend im nördlichen Balkan (Sistowa) und in Griechenland (Trikkala und auf der Insel Syra, hier über 3000 Arbeiter) betrieben. Die Lederherstellung und -bearbeitung ist berühmt, so in Saloniki, Sofia, Athen, auf der Insel Zakynthos. Gutes Saffianleder liefern außerdem Durazzo und Dimotika.

§ 279. Industrien auf Grund mineralischer Erzeugnisse. Die Erzeugnisse der Gesteinswelt haben einige beschränkte Spezialgewerbe hervorgerufen. Großindustrien in unserem Sinne fehlen auch auf diesem Gebiete, wenn man nicht gerade die Kanonengießerei in Kragujevatz, die Waffen- und Gewehrfabrikation von Vranja, Prizren und Skutari hierher rechnen will. Metallwarenfabrikation findet sich außerdem in Saloniki und Üsküb. Eisenhütten gibt es hier und da (Vranja). Schumla hat sich durch seine Kupferschmiedewaren bekannt gemacht. Prizren liefert schöne Filigranarbeiten, Joannina Goldstoffe und -schnüre. Der Schiffsbau wird am regsten in Galatz und Syra getrieben; hier werden auch eiserne Dampfer gebaut, während sonst, auch in den anderen Hafenstädten, hölzerne Segler hergestellt werden. Porzellan- und Tonerden haben eine keramische Industrie geschaffen, die mehr lokale Bedeutung hat. Rumänien ist durch seine Kunsttöpferei bekannt. Glasfabriken kommen nur vereinzelt vor; auf Syra hat Griechenland seine einzige Glasfabrik.

IV. Verkehr und Handel.

§ 280. Verkehrswege und Verkehr. Der Handel auf der Balkanhalbinsel leidet auffällig unter dem Mangel an Verkehrstraßen. Der Anlage eines reichen Verkehrsnetzes stehen wenige natürliche Hindernisse entgegen, so das Kalkgebirge im W und das Rhodopegebirge. Die Donau kann bei ihrer Breite und Bedeutung für den Seeschiffverkehr als Nordufer der Balkanhalbinsel angesehen werden. Es hat dann kein Ort mehr denn 150 km zur Küste. Für Verkehrslinien von N nach S und SO ist das Land wie geschaffen. Während die wenigen Eisenbahnen

vielfach noch als Sackbahnen enden; haben sich nur zwei Linien bis jetzt als europäische Hauptstränge herangebildet[1]). Sie werden vom Orientexpreß (S. 67) befahren, der von Paris seinen Anfang nimmt und über Straßburg, München, Wien, Budapest fährt. Hier teilt er sich in die Linien Budapest—Temesvar—Bukarest—Konstantza und Budapest—Belgrad—Konstantinopel.

Die Strecke Paris-Budapest (1680 km) durcheilt der Schnellzug in 28 Stunden, die Strecken Budapest-Konstantza (1109 km) in 24 und Budapest-Konstantinopel (1430 km) in 35 Stunden.

Die Linie Budapest-Konstantinopel ist das wichtigste Bindeglied zwischen Orient und West- und Mitteleuropa. Und wird die Verbindung ihre dereinstige Vollendung nach dem Euphrattal und Kuweit (Koweit, Kueit) finden, so treten die 400 Millionen Europäer mit der doppelten Anzahl der Süd- und Südostasiaten in innigere Berührung.

Eine andere Linie könnte sich zu ebensolcher Wichtigkeit entwickeln, d. i. die von Belgrad nach Saloniki. Nur müssen hier die Hafenverhältnisse wesentlich gebessert werden. Dem Schiffsverkehr bieten die Untiefen und ungenügenden Umschlagsvorrichtungen außerordentliche Hindernisse. Für den Verkehr Deutschlands mit Griechenland, Kleinasien, Syrien, Ägypten und Ostafrika würde diese Linie die beste sein.

Die Strecke Berlin-Brindisi beträgt 3745 km, Berlin-Saloniki 3862 km, mithin 383 km weniger, die Entfernung Brindisi-Port Said 940 Seemeilen, Saloniki-Port Said 735, mithin 205 Seemeilen weniger oder 380 km. Folglich ist der Reiseweg von Berlin über Saloniki nach Port Said im ganzen um 763 km kürzer als der über Brindisi.

Der Postverkehr der Balkanstaaten steht qualitativ wie quantitativ demjenigen der anderen europäischen Länder nach. Rumänien ist allen Balkanstaaten in postalischer Beziehung über[2]). Durch den Durchstich der Landenge von Korinth ersparen die Dampfer auf den Weg von Triest nach Athen 185 km. Der Kanal ist 6,3 km lang, 8,5 m tief und an der Sohle 22 m breit[3]).

Der Handel ist in Rumänien ganz in den Händen der Juden (S. 291), in den türkischen und anderen Staaten in den Händen der Griechen und Armenier. Die griechische Handelsflotte vermittelt den Zwischenhandel zwischen den Gestaden des mittelmeerischen Ostbeckens. Die Handelsflagge der kleinen griechischen Segler ist in den Häfen am

---

[1]) Über Dichte und Länge des Eisenbahnnetzes der Staaten der Balkanhalbinsel vgl. Bd. I, § 101.

[2]) Postverkehr der Balkanstaaten i. J. 1901 und [*1891*]*).

	Rumänien†)	Serbien	Türkei	Bulgarien†)	Griechenland†)
Briefpostsendgn. in Mill. Stck.	59,5 [*37,5*]	20,8 [*14,5*]	30,4 [*18,0*]	22,2 [*8,9*]	23,8 [*15,8*]
Telegraph., Drhtltg. in 1000 km	18,0 [*12,0*]	8,8 [*5,0*]	63,9 [*8,5*]	10,9 [*8,4*]	9,0 [*9,9*]
Telegramme in Mill. Stück	2,2 [*1,6*]	1,1 [*0,6*]	5,0 [*1,0*]	1,2 [*0,9*]	1,2 [*1,2*]

*) In Montenegro 1901 800 km Telegraphen und 73000 Telegramme. — †) 1901 Telephone in Rumänien Drahtlänge 17000 km und 1,6 Mill. Gespräche, in Bulgarien 2200 km Drahtlänge, in Griechenland 6000 km Drahtlänge und 400000 Gespräche.

[3]) Er wurde am 6. August 1893 dem Verkehr übergeben.

meisten vertreten. In der **Welthandelsflotte** spielen nur die **Flotte von Griechenland**, der **Türkei** und **Rumänien** eine Rolle. Die letzte ist die kleinste der drei Flotten, die griechische die größte[1]). Bei all diesen Flotten spielen die Segler noch eine außerordentliche Rolle. Die **Schiffsbewegung** in den Häfen der Südosthalbinsel ist sehr lebhaft[2]).

§ 281. Wichtige Handels- und Verkehrsorte. In jedem Lande, in dem der Großverkehr noch nicht recht entwickelt ist, spielen die Märkte und Messen eine große Rolle, so auch auf der Südosthalbinsel. Die **bedeutendste Messe** hat ***Uzundžova*** bei Haskovo[3]). Sie findet im Herbst statt. Die Griechen und Armenier bringen hier vor allem Manufakturwaren, unter denen die buntfarbigen Baumwollstoffe und Frauenkopftücher bevorzugt werden. Daneben wird ein großer Viehhandel betrieben. Eine ähnliche große Messe ist in ***Novipasar (Nowibasar)***. Vieh und Wolle sind die Hauptgegenstände der Messen von ***Tyrnavos*** in Thessalien, von ***Elbasan*** in Albanien, von ***Ploesci*** in der Walachai und ***Jasi*** in der Moldau.

Außer diesen ebengenannten **wichtigen Binnenhandelsstädten** seien noch als solche hervorgehoben ***Bukarest***, der Stapelplatz des gesamten rumänischen Binnenhandels, ***Turnu Severin(u)*** an der Donau als wichtigster Binnenschiffahrtshafen, ***Belgrad*** als Hauptstapelplatz für Serbien, ***Sofia*** für Bulgarien, ***Adrianopel*** für Thrakien und ***Larissa*** für Thessalien.

Unter den **Hafenstädten** überragt sämtliche südosteuropäische Häfen ***Konstantinopel***. Es liegt am Ausgange des Bosporus nach dem Marmarameer. Hier am Ausgange verbindet sich mit ihm eine nach NW gerichtete geräumige Hafenbucht, das ***Goldene Horn***, die 6 km lang und dnrchschnittlich 600 m breit ist, und die erst in ihrem dem Meere abgekehrten Nordwestzipfel seichter denn 10 m wird. Auf einer Halbinsel zwischen Goldenem Horn, Bosporus und Marmarameer liegt die eigentliche Türkenstadt ***Stambul*** mit seinem großen Basar und dem Palast des Sultans, dem ***Serail***, und dem des Großwesirs und den Gebäuden des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten. Ministerium und Großwesirpalast ist unter dem Namen ***Hohe Pforte*** uns bekannter, weshalb wir damit auch die gesamte türkische Regierung bezeichnen. Auf dem Landdreieck zwischen Goldenem Horn und Bosporus ist ***Galata*** ein anderes Stadtviertel Konstantinopels, das von Christen bewohnt wird und der **Hauptsitz des Handels, des Seeverkehrs und der Börsengeschäfte** ist. Der Stadtteil nördlich von Galata ist ***Pera*** oder das ***Frankenviertel***, der Sitz der europäischen Gesandten. Mit „Franken" werden in der Türkei die Abendländer bezeichnet. Die abendländischen Großkaufleute haben weiterhin prächtige Villen und Ansiedelungen am Bosporus entlang. Überhaupt macht dieser ganz den Eindruck eines **einzigen Handelshafens**.

---

[1]) Vgl. die Welthandelsflotte Bd. I, § 123.

[2])

	Jahre	Eingelauf. Schiffe	Reg.t n. in Mill.	Ausgelauf. Schiffe	Reg.t n. in Mill.
Rumänien . .	1902 [*1892*]	30201 [*25684*]	9,5 [*5,7*]	29798 [*25170*]	9,4 [*5,7*]
Griechenland	1902 [*1898*]	6415 [*6589*]	3,7 [*2,8*]	6208 [*5482*]	4,0 [*2,8*]
Bulgarien . .	1902 [*1896*]	12761 [*9996*]	3,1 [*2,8*]	12728 [*9873*]	3,1 [*2,8*]

Türkei 1900/01 [*1890/91*] gesamte Schiffsbewegung 188084 [*179317*] Schiffe mit 34,3 [*30,1*] Mill. Reg.t n., davon 40870 [*38591*] Dampfer mit 31,8 Mill. Reg. t n.

[3]) Östlich von Philippopel und südlich der Maritza.

Auf asiatischer Seite liegt *Skutari* (türkisch *Üsküdar*), das noch zum Polizeikreis „Konstantinopel" gehört. Daß sich Konstantinopel Jahrhunderte hindurch und unter so sehr verschiedenen Gebietern als ein Mittelpunkt des Welthandels und -verkehrs behauptet hat, hat es vor allem seiner wunderbaren Lage zu verdanken. Die Eisenbahn Belgrad-Konstantinopel verfolgt einen uralten Handels- und Kriegsweg. Auf asiatischer Seite findet dieser Weg seine Fortsetzung über Ismid nach Angora. Früher war noch ein anderer Straßenzug für Konstantinopel von großem Einfluß, das war die *Via Egnatia*, die von Durazzo über Saloniki nach Konstantinopel nach dem Südrand des Schwarzen Meeres führte und von da an weiter den alten Seidenweg (S. 320) durch Persien, Turkestan nach China verfolgte. Heute hat vor allem der Wasserweg die größte Bedeutung für Konstantinopel. Der Bosporus ist das Ventil des Schwarzen Meeres. Konstantinopel hat durch die Donau eine billige Verbindung mit dem Herzen Europas; das südrussische Getreide, das besonders von Odessa nach Süd- und Westeuropa geht, muß an Konstantinopel vorbei, ebenso ein großer Teil des kaukasischen Petroleumexportes; die fruchtbaren Gebiete Kleinasiens am Schwarzen Meere werden für den Handel der Bosporusstadt von großer Bedeutung werden, sobald sie mit ihrem Hinterland durch bessere Verkehrswege verbunden sein werden. Wenn Konstantinopel heute auch nicht mehr den Handel mit Persien ausschließlich beherrscht, wenn es heute auch nicht mehr der Angelpunkt für den Handel zweier Kontinente ist, so wird es doch stets im innern und äußern europäischen Handel und Verkehr eine große Rolle spielen, so wird es doch stets im Brennpunkt europäischer Politik liegen.

Von den Einfuhrgegenständen sind die wichtigsten Getreide und Mehl, Kolonialwaren, Textilwaren, Maschinen, Eisen- und Stahlwaren. In den Ausfuhrartikeln finden wir nur Teppiche als Industrieerzeugnis, sonst aber Mohair (die Haare der Angoraziege), Schafwolle, neuerdings viele Lamm- und Schaffelle, Opium (besonders nach Nordamerika), und weniges an Stickereien, Filigranarbeiten und Rosenöl.

Als Riesenverkehrshafen steht Konstantinopel noch über Marseille[1]).

Die Häfen im Gebiet des Schwarzen Meeres sind bereits genannt worden. Es sei noch einmal kurz auf ihre Bedeutung hingewiesen. *Galatz* (*Galati*) ist der Haupthafenort des Einfuhrhandels[2]) an der unteren Donau, der in Zucker, Kolonialwaren, Webwaren, Eisen und Stahlwaren besteht. Der Export umfaßt zunächst Getreide und sodann Bauholz. Im Getreideexport steht aber *Braila* weit über Galatz. Braila führt etwa dreimal so viel Getreide aus und ist somit der Hauptausfuhrhafen der rumänischen Kornkammer. *Konstantza* oder *Constanza* (Köstendsche) in der Dobrudscha blüht mehr und mehr empor und erfreut sich der besonderen Fürsorge der rumänischen Regierung, da es der einzige Hafen Rumäniens ist, der nicht unter der Aufsicht der europäischen Mächte steht.

---

[1]) Der Gesamtverkehr von Konstantinopel belief sich 1902 (1901) auf 16606 (15190) Schiffe mit 16,6 (12,7) Mill. Reg.t n., wovon allein der Auslandverkehr 13578 (11996) Schiffe mit 15,6 (12,5) Mill. Reg.t beanspruchte. — [2]) 1903 (1901) betrug der Gesamtverkehr von Galatz 2066 (2030) Schiffe mit 2,8 (2,1) Mill. Reg.t n., der von Sulina 3158 (2822) Schiffe mit 4,6 (3,7) Mill. Reg.t.

Saloniki, dem zweitgrößten Hafen des türkischen Reiches, wird zwar erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt, aber der Ort will immer noch nicht zu dem werden, wozu er durch seine Lage bestimmt ist. Daß die Hafenvorrichtungen nicht zweckentsprechend sind, ist bereits bemerkt worden (S. 293)[1]. Wenn sich der Handel Salonikis heben soll, müssen die Frachtsätze auf der Eisenbahn ermäßigt und das Hinterland dem Verkehr erst erschlossen werden. Nicht allzuweit von der Bahn verderben im Hinterlande die Überschüsse an Getreide, und die Güter von Monastir (Bitolia) und Umgegend benutzen trotz der Eisenbahn teilweise noch den alten Karawanenweg von Monastir über Vodena nach Saloniki.

In Griechenland hat *Hermupolis* auf der Insel Syra als Weltverkehrstation eine gewisse Bedeutung erlangt, weil es im Zentrum verschiedener im Ägäischen Meere sich kreuzender Schiffahrtslinien liegt. Auf kurze Zeit war es sogar der erste Hafen Griechenlands[2]. Aber *Piräus*, der Hafenplatz der 9 km entfernten Hauptstadt *Athen*, hat den größten Verkehr wieder an sich gezogen, besonders durch die Einfuhr russischen Getreides. Etwa 20 große Mühlen haben die Einfuhr gemahlenen Getreides unterbunden. An der alten Seestraße im Herzen Griechenlands, am Golf von Korinth, ist *Patras* ein wichtiger Exporthafen. Sein Wohl und Weh hängt von dem Ertrage der Korinthenernte und dem Preise ab, den man den Korinthen auf dem Weltmarkte gibt.

V. Der Handel der einzelnen Balkanstaaten.

§ 282. Rumänien. Der Außenhandel. Bis zum Jahre 1900 war Rumänien ein Land mit passiver Handelsbilanz; seitdem ist das Umgekehrte der Fall und Rumänien führt mehr aus als ein[3]. Der Hauptexportartikel ist Getreide (Weizen), wovon es gegen 250 Mill. Mk. ausführt, und erst im größeren Wertabstand Rapssamen und Bauholz, sodann Fische, Bohnen, Eier, lebende Tiere, Petroleum. Unter den Einfuhrwaren nehmen die Web-, Metall- und Manufakturwaren die erste Stelle ein, sodann Chemikalien und Drogen, Häute, Leder und Kolonialwaren[4].

Die Verkehrsländer. Von den verschiedenen Ländern führen am meisten nach Rumänien ein Deutschland (fast ein Drittel der Gesamteinfuhr), Österreich-Ungarn, Großbritannien, Italien, Frankreich, Türkei mit Bulgarien, Rußland und Holland. Von den Ausfuhrwaren empfängt das meiste Belgien (über die Hälfte), Österreich-Ungarn, Großbritannien, Italien, Deutschland, Holland, Frankreich und die Türkei mit Bulgarien.

---

[1]) Auch der Südwind „*Imbatto*“ hindert stark in den Sommermonaten die Ausschiffung der Waren. — [2]) 1902 (1901) betrug der Gesamtverkehr in *Syra* 7150 (6774) Schiffe mit 3 (3) Mill. Reg. t n., dagegen 1901 im *Piräus* 15587 Schiffe mit 4,8 Mill. Reg. t, auf *Korfu* 3474 Schiffe mit 2 Mill. Reg. t n. 1903 betrug der Gesamtverkehr im Piräus ohne die Schiffe griechischer Flagge 2381 Schiffe mit 4 Mill. Reg. t n. — [3]) 1902 Einfuhr 237, Ausfuhr 300 Mill. Mk. — Vgl. den regelmäßigen Fall der Einfuhr und die stetige Steigerung der Ausfuhr Bd. I, § 121. — [4]) Haupteinfuhrgegenstände 1902 in Mill. Mk.: Baumwollstoffe 43,1, Wollstoffe 26,2, Maschinen 12,6, Baumwollgarn 12,0, Eisenwaren 11,7, Eisen 9,3, Häute und Felle 7,0, Seidenwaren 5,9, Chemikalien 5,4; Hauptausfuhrgegenstände: Getreide 230,0, Rapssamen 16,9 Holz 12,0, Fische 4,4, Bohnen 4,0, lebende Tiere 2,8, Petroleum 2,6, Eichendauben 2,6, Leinsamen 2,4.

Rumäniens Handel mit Deutschland hat erst mit dem Jahre 1902 wieder eine wesentliche Steigerung (Tab. S. 84) erfahren. Rumänien bezieht aus Deutschland gemünztes Gold (1902 üb. 11 Mill. Mk.), Baumwollenwaren (üb. 8), Wollenwaren (6), Eisen und Eisenwaren (üb. 5 Mill. Mk.), Maschinen, Leder, Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung, Kleider, und sendet nach Deutschland Weizen (1902 geg. 30 Mill. Mk.), Mais (geg. 25 Mill. Mk.), Roggen (6), Gerste (6), Raps (4), Hafer (4), Eier, Bau- und Nutzholz, Rohnaphtha, Nüsse, Hirse, Schweineschmalz.

§ 283. Serbien. Der Außenhandel. Die Einfuhrziffer hat sich seit Jahren nicht wesentlich gehoben, dagegen kann die Ausfuhr auf eine recht erfreuliche Steigerung zurückblicken[1]. Unter den Exportartikeln stehen Tiere und tierische Produkte (die Hälfte der Ausfuhr), Getreide und Früchte (ein reichliches Drittel der Ausfuhr) obenan. Auch Häute, Leder, Nahrungsmittel und Getränke, Fette und Öle werden ausgeführt. Die Einfuhr bringt Baumwollen- und Leinenwaren (ein Viertel des Einfuhrwertes), und dann ziemlich zu gleichen Werten: Häute, Wollenfabrikate, Metallwaren, Maschinen, Chemikalien, Kolonialwaren, Kleidungsgegenstände, Topf-, Glas- und Holzwaren[2].

Auf den Gesamthandel Serbiens kommt noch ein ansehnlicher Transitverkehr, der ein Drittel des Exports wertet.

Die Verkehrsländer. Die Ausfuhr ist fast ausschließlich auf Österreich-Ungarn gerichtet (drei Viertel des gesamten Exports). Unter den anderen Exportländern sind Deutschland, Belgien, Rumänien, die Türkei und Großbritannien zu nennen. Von den Ländern der Einfuhr steht Österreich-Ungarn auch wieder an erster Stelle (die Hälfte des Einfuhrwertes). An zweiter Stelle kommt Deutschland, dem sich Großbritannien, die Türkei, Italien, Frankreich, Rumänien und Amerika anreihen.

Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Serbien heben sich sichtlich (S. 84). Mit 1901 hat auch Deutschland zum ersten Male einen Ausfuhrwert nach Serbien von über 5 Mill. Mk. zu verzeichnen. Deutschland bezieht aus Serbien getrocknetes Obst, besonders Zwetschen (1902 geg. 6 Mill. Mk.), Mais, Eier, Weizen, Schweineschmalz, Hafer, Schaffelle, lebendes Federvieh, Nüsse und sendet ihm dafür allerhand Industrieartikel, hauptsächlich baumwollene und wollene Gewebe, Eisenwaren, Rindshäute u. a. m.

§ 284. Montenegro. Montenegro hat keine große Bedeutung für den Handel mit fremden Ländern. Es treibt etwas Handel mit Italien, Österreich-Ungarn, Rußland und Großbritannien.

Exportartikel sind Sumach, Flohpulver (Pyrethrum roseum), geräuchertes Hammelfleisch, Schafe, Ziegen, Käse, Honig, Bienenwachs, Olivenöl, Wein, Tabak. Die Einfuhr richtet sich auf Salz von Sizilien, Petroleum aus Rußland, Mais, Baumwollwaren, Eisenwaren, Zucker, Kaffee und Reis[3].

---

[1]) 1902 Einfuhr 36, Ausfuhr 58 Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [2]) Haupteinfuhrgegenstände 1902 nach Mill. Mk.: Baumwoll- und Leinenwaren 7, Metalle 4, Wolle und Haare 3, fertige Kleider 2, Holzwaren 3, Topf- und Glaswaren 2, Kolonialwaren 2; Hauptausfuhrgegenstände: fette Schweine 14, Ochsen und Stiere 9, getrocknete Pflaumen 7, Pflaumenmus 3, Weizen 5, Fleisch und Speck 4. — [3]) 1902 (1898) Einfuhr 4 ($2^1/_2$), Ausfuhr 2 (2) Mill. Mk.

§ 285. Griechenland. Der Außenhandel. Das Königreich Griechenland führt bedeutend weniger aus, als es einführt; es ist ein Land mit tatsächlich ungünstiger Handelsbilanz[1]). In den meisten Jahren ist das Verhältnis von Ausfuhr zur Einfuhr wie 2 : 3. Unter den Ausfuhrwaren dominieren die Korinthen, die bei schlechter Ernte ein Viertel, bei guter die Hälfte des Ausfuhrwertes ausmachen[2]). Die Erze schließen sich an und in größerem Wertabstande Olivenöl, Tabak, Wein, Feigen, Galläpfel (Valonen), Seide, Schwämme, Seidenkokons und Kognak. Von der Einfuhr hat das Getreide den größten Wert (ein Viertel des Gesamteinfuhrwertes), sodann Garn und gewebte Stoffe, bearbeitete Mineralien und Metalle, Kohlen und andere Mineralien, Bauholz, lebendes Vieh, Zucker, Chemikalien, Kaffee und Reis[3]).

Verkehrsländer. Den Hauptanteil am Import haben Rußland und Großbritannien (jedes Land ein knappes Viertel des Einfuhrwertes), sodann erst Österreich-Ungarn, Frankreich, Deutschland, die Türkei mit Ägypten, Italien, Belgien, die Union, Rumänien und Holland; an der Ausfuhr Großbritannien (rund ein Drittel der Ausfuhr), sodann mit etwa je einem Zehntel des Ausfuhrwertes Holland, Frankreich, Österreich-Ungarn und Deutschland. Es folgen Belgien, die Union, Italien, Ägypten, Rumänien und zuletzt Rußland (mit über ½ Mill. Mk.).

Deutschlands Handelsverkehr mit Griechenland. Deutschland sendet nach Griechenland allerhand Industrieerzeugnisse, wie baumwollene und wollene Gewebe (1 Mill. Mk.), Maschinen und Maschinenteile (½), Chinin und Chininpräparate (½), Holzwaren, Eisenwaren, chemische Stoffe und Farben, Bücher, Karten und Farbendruckbilder u. a. m., und holt sich daselbst Korinthen (4 Mill. Mk.), Schaf- und Ziegenfelle (1½), Feigen (1), Meerschwämme (1), Wein in Fässern, Rosinen, frische Weinbeeren, natürliche kohlensaure Magnesia, Knoppern (Valonen), Marmor, unbearbeitete Tabakblätter. Im großen ganzen sind die Handelsbeziehungen zwischen beiden Ländern gering, aber im Verhältnis zur Produktion und Kaufkraft Griechenlands immerhin beachtenswert.

§ 286. Die europäische Türkei ohne Tributärstaaten. Der Außenhandel. Die Übersichten der Handelsverhältnisse der Türkei sind mit besonderer Vorsicht zu gebrauchen, da sie von den türkischen Beamten nicht sorgfältig gegeben und kleinasiatische Waren mitgerechnet werden. So ist der Tabak ganz von den türkischen Statistiken ausgeschlossen, wovon etwa 4 Mill. kg (roh und zubereitet) eingeführt und 17 Mill. kg ausgeführt werden (etwa 4 Mill. kg nach britischen Gebieten). Die Einfuhr ist stets größer als die Ausfuhr, beide stehen im Verhältnis wie 3 : 2, nicht selten (1884, 1891, 1894) fast wie 2 : 1[4]).

Die Haupteinfuhrartikel sind Getreide und Mehl (über 40 Mill. Mk.), Leinen- und Baumwollenzeuge (etwa 40 Mill. Mk.), Zucker (35 bis 40), Pikeestoff (30 bis 35), Baumwollengarn, Madapolam (ostindische Baum-

[1]) 1902 Einfuhr 108, Ausfuhr 64 Mill. Mk. — Vgl. dazu Bd. I, § 121. — [2]) Vgl. hierüber auch S. 287. — [3]) Einfuhrwerte 1902 in Mill. Mk.: Weine und Spirituosen 40, Getreide 28, Holz 12, Steinkohlen und andere Mineralien 11, Gewebe und Garne 15, Mineralien und bearbeitete Metalle 6, Chemikalien 4; Ausfuhrwerte: Korinthen 19, Mineralien 15, Olivenöl 5, Wein 4, Tabak 4, Feigen 3, Valonen 2, Seide 1, Seidenkokons 1, Schwämme 1, Kognak 0,7, Schmirgel 0,4. — [4]) Vgl. auch Bd. I, § 121.

wollstoffe) (10 bis 15), Kaschmir (Wolldecken), Wollwaren, Teppiche, Petroleum, Häute, Eisen und Eisenwaren, Kohlen, Kaffee, Reis und Mehl. Unter den Exportwaren[1]) stehen obenan Seide und Seidenkokons (50 bis 60 Mill. Mk.), Rosinen (25 bis 30), Getreide und Mehl (20 bis 25); es folgen Mohair (20), Opium (15), Wolle, Valonen (10 bis 15), Häute und Felle, Erze, Teppiche (7 bis 10), Kaffee, Feigen (5 bis 7), Haselnüsse, Olivenöl, Sesam, Drogen, Süßholzwurzel (4 bis 5), Obst und Datteln (5 bis 10), Hülsenfrüchte, Agrumen, Baumwolle (2 bis 3).

Verkehrsländer. Von den Importländern nimmt Großbritannien die erste Stelle ein (zwei Fünftel des Gesamteinfuhrwertes), dann folgen Österreich-Ungarn, Frankreich, Rußland, Italien, Rumänien, Bulgarien, Ägypten, Belgien, Persien, Griechenland, Deutschland, Holland, Schweden. Auch bei der Ausfuhr behauptet Großbritannien den Vorrang (ein Drittel). Frankreich beansprucht beinahe so viel. Österreich-Ungarn kommt erst zudritt, sodann Italien, die Union, Rußland, Griechenland, Bulgarien, Rumänien, Holland, Deutschland.

Handel der europäischen Türkei mit Deutschland. Deutschland sendet bei weitem mehr nach der Türkei, als es von ihr empfängt (S. 84). So bezieht es aus der Türkei rohe Tabakblätter (4 Mill. Mk.), Mais (2—3), Roggen (1), wollene Fußdecken, Schaf- und Ziegenfelle, Eier, Mohn, Rosinen, Opium, Chromerz. Das Deutsche Reich sendet der Türkei Tuch- und Zeugwaren (5 Mill. Mk.), Baumwoll- und Strumpfwaren (üb. 4), Artilleriezündungen (3), Schießwaffen, Kupfer- und Messingwaren, halbseidene Zeuge, Eisenwaren, Bekleidungsstücke, feine Leder, Porzellan und Tonwaren, Anilinfarben, Chinin, Holzwaren.

§ 287. Bulgarien. Der Außenhandel. Bulgarien mit Ostrumelien hatte in den letzten Jahren in der Hauptsache eine passive Handelsbilanz, nur seit 1900 scheint sie sich anhaltend nach der positiven Seite hin verschoben zu haben[2]). Die wichtigsten Importartikel sind Textilwaren und Rohstoffe (20 bis 25 Mill. Mk.), Kolonialwaren, Eisenwaren (5 bis 7), Eisen und Maschinen, Hölzer (Furniere), Häute, Felle und Leder, Chemikalien; die Hauptausfuhrwaren sind Getreide (fünf Achtel des Gesamtausfuhrwerts[3]), hauptsächlich nach England, Belgien, der Türkei, Deutschland, Österreich und Frankreich), Webwaren, Kokons (2), lebendes Vieh, tierische Nahrungsmittel (4 bis 5 Mill. Mk.), Häute, Felle und Rosenöl (2 Mill. Mk.).

Die Verkehrsländer. Unter den Importländern stehen obenan Österreich-Ungarn (über ein Viertel des Gesamteinfuhrwertes), Großbritannien (über ein Fünftel), die Türkei und Deutschland; es folgen noch dem Range nach Italien, Frankreich, Rußland, Belgien und Rumänien. Nach der Handelsbedeutung reihen sich die Exportländer folgendermaßen an: die Türkei (ein Viertel), Großbritannien (ein Viertel), Belgien (ein Fünftel), Deutschland (ein Zehntel), Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Rumänien und Rußland.

Der Handel mit Deutschland hat schon seit Jahren keine Steigerung erfahren; er bewegt sich immer um den Umsatzwert von 10 Mill. Mk. Deutschland

[1]) Hierbei sind auch asiatische Waren mit eingerechnet. — [2]) 1902 Einfuhr 57, Ausfuhr 88 Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121. — [3]) 1902 in Mill. Mk.: Weizen 28, Mais 15, Gerste 5, Roggen 8, Weizenmehl 2, Hafer 2; — andere Ausfuhrgegenstände sind Rapssamen 5 Eier 5 Kaschkawalkäse 2.

sendet Textil-, Eisenwaren und chemische Präparate und holt sich dafür Nahrungsmittel, so allerhand Getreide (gegen 3 Mill. Mk.), Eier (gegen 3) und Rosenöl (1/2).

§ 288. Kreta (Kandia)[1]. Der Handel Kandias richtet sich in der Hauptsache nach Griechenland und der Türkei. Von den anderen europäischen Staaten pflegt England einige Handelsbeziehungen mit Kreta und holt daselbst Olivenöl, um in gleichem Werte (400000 Mk.) Baumwollenprodukte abzusetzen. Außer Olivenöl exportiert die Insel Johannisbrot, Seife, Trauben und Wein, Kokons und Seide, Mandeln. Eingeführt werden Kornmehl, verschiedene Gewebe, Tabakblätter, bearbeitete Felle, Gerste, Reis, Hülsenfrüchte, Zucker, Bauholz[2].

Die Außenländer der Türkei.

§ 289. Die Außenländer der Türkei. Größe, Lage und Klima. Die Außenländer der Türkei nehmen Westasien und Nordostafrika ein. Die asiatische Türkei umfaßt Kleinasien oder Anatolien, Armenien, Kurdistan (beide Länder bis zum 45° ö. L. v. Gr.), Mesopotamien (Ed-Dschezîre), Syrien mit Palästina und die Küstengebiete Arabiens, im ganzen 1,7 Mill. qkm mit 16,8 Mill. Bewohnern (10 auf 1 qkm). Fünf Großstädte liegen auf asiatischer Seite: Smyrna, Damaskus, Aleppo, Beirut und Bagdad.

Die afrikanische Türkei umfaßt Ägypten, Tripolis mit Bengasi oder Barka. Zu Tripolis wird auch Fessan gerechnet mit den Oasengebieten Ghatames (Rhadames), Ghat (Rhat) und Mursuk. Tripolis mit Barka und Sudangebieten umfaßt 1 Mill. qkm mit 1 Mill. bis 1,3 Mill. Bewohnern (1 auf 1 qkm). Ägypten hat auf 994300 qkm 9,8 Mill. Bewohner, also 10 auf 1 qkm. Nur zwei Großstädte liegen auf afrikanischem Boden: Alexandria und Kairo.

Zur Türkei gehört noch die Insel Samos, ein ziemlich selbständiges Fürstentum unter dem Schutze von Frankreich, Großbritannien und Rußland. Es bringt Wein, Öl, Früchte, Leder, Tabak, Kognak und Branntwein, Johannisbrot zur Ausfuhr (zusammen jährlich für 4 bis 5 Mill. Mk.; die Einfuhr wertet 5 bis 6 Mill. Mk.). Auch Ägypten ist nahezu selbständig und als englischer Schutzstaat aufzufassen. An den Zusammenhang mit der Türkei erinnert nur der jährliche Tribut von 14 Mill. Mk., den der Chedive (Vizekönig) an die Hohe Pforte zu entrichten hat. Den Engländern gab der Militäraufstand unter *Arabi-Bey*, der gegen den Einfluß der europäischen Mächte gerichtet war, im Jahre 1882 die Veranlassung, Alexandria zu beschießen und die Ruhe wiederherzustellen. Der Aufstand des *Mahdi* aber war ihnen eine willkommene Gelegenheit, ganz Ägypten militärisch zu besetzen und den ägyptischen Sudan südlich von 22° n. Br. völlig in ihre Gewalt zu bringen. Die Wiedereroberung des ägyptischen Sudan fällt auf die Jahre 1896—99, besonders war das Jahr 1898 maßgebend, in dem die Hauptstadt des Mahdi, *Omdurman*, gegenüber dem alten Khartum, gefallen war. Zugleich hatte die Besiegung noch den Erfolg, das gesunkene Ansehen der Europäer, das die

[1]) Die Insel wird seit Dez. 1898 von einem Oberkommissar der 4 Großmächte England, Frankreich, Italien und Rußland verwaltet; er steht unter der Oberlehnsherrschaft der Pforte. — [2]) 1902 (1901) betrug die Einfuhr 12 (12) und die Ausfuhr 6,1 (6) Mill. Mk.

schmähliche Niederlage der Italiener in Abessinien im Jahre 1896 veranlaßt hatte, bei den Arabern und anderen Völkern Afrikas wieder zu erhöhen.

Wie die europäische Türkei, so sind auch die türkischen Außenländer weder nach Bodengestalt und Lage, noch nach ihrer Bewohnerschaft einheitlich[1]). In klimatischer Hinsicht fallen sie noch in die Zone des Mittelmeerklimas. Nach dem asiatischen Innern geht das Mittelmeerklima in rein kontinentales Klima über und nach S in die heiße Zone der Tropen. Schneefälle sind in *Jerusalem* nichts Seltenes. Rauhe und strenge Winter suchen das Hochland von Armenien heim. Aber der Sommer bringt so viel Wärme, daß Getreide vorzüglich reifen kann. Im Sommer regnet es oft mehrere Monate nicht (im Sudan und Nachbargebieten fast das ganze Jahr nicht). Der Winter ist regenreich. Das Kulturland hat im Sommer zum größten Teil einen steppenhaften Charakter. In Syrien und anderen westlichen Gebieten fällt im Sommer des Nachts starker Tau. In Mesopotamien fehlt er. Die trockene Sommertemperatur steigt hier bis auf 56°, die Wintertemperatur fällt bis 6° unter Null. In *Samawa* am Euphrat werden Gerste und Weizen anfangs Mai geschnitten und die ersten Trauben werden schon Mitte Juni auf den Markt gebracht. Das Mündungsgebiet des Schat-el-Arab wird von feuchten, heißen Winden heimgesucht. Die südlichen Landschaften Arabiens, Ägyptens und Tripolatoniens gehören zu den heißesten Ländern der außertropischen Zone.

§ 290. Urproduktion der türkischen Aufsenländer. Alle Länder, die unter dem Einfluß der Osmanen stehen, tragen den Stempel der Verwahrlosung, der Öde und kümmerlichen Vegetation. „In dem Fußstapfen des Türken wächst kein Gras“ ist sprichwörtlich. So sind die Kulturlandschaften des innern Kleinasiens, Mesopotamiens, Syriens und von Tripolis und Barka nur noch ein schwacher Schatten ihrer alten Blüte, ihres alten Reichtums. Versumpfte, verfallene und ruinenbesäte Landschaften sind die Folgen türkischer Mißwirtschaft. Erst neuerdings wird durch den Einfluß der westeuropäischen Mächte die Türkei aus ihrem Schlendrian und ihrer Versumpfung aufgerüttelt.

Kulturlandschaften ziehen sich an den Küstengebieten hin, besonders wo Griechen ansässig sind, so an der Nord- und Westküste Kleinasiens. Das fruchtbarste Gebiet Arabiens ist die Landschaft Jemen im SW[2]). Da, wo das Gebirge nach *Sana* in die Höhe steigt, reiht sich ein Fruchtgarten an den andern. Hier baut der arabische Bauer in den Höhen von 500 bis 700 m Kaffee und gewinnt die arabischen Spezereien, wie Datteln, Balsam, Weihrauch und Myrrhen, Gummi. Arabischer Mokka kommt jetzt nicht mehr über Mocha, sondern über Aden[3]). Über Ägypten siehe S. 308—310.

Da die türkischen Länder, soweit sie produktiv sind, in der Hauptsache vom Mittelmeerklima beeinflußt werden, so werden die Erzeugnisse vorwiegend auch solche sein, die das Mittelmeerklima als solches

---

[1]) Vgl. Asien § 300—302 und Afrika § 330—332. — [2]) Das „glückliche Arabien“, *Arabia felix*. [3]) In Handel kommt kein Mokkakaffee, nur wenn er ausdrücklich bestellt wird. Was wir als echten Mokka trinken, ist ausgelesener, kleinbohniger, bitter schmeckender Java- oder Ceylonkaffee. Letzterer ist auch schon selten geworden.

charakterisieren, also die Agrumen, Weine, Ölbaum, im S Dattel und Kaffee. Außerdem gedeiht Reis, und als Industriepflanze ist die Baumwolle sehr wichtig.

§ 291. Die Verkehrsverhältnisse der außereuropäischen Türkei. (Suezkanal.) Die natürlichen Verkehrsstraßen, die Flüsse, spielen für den Verkehr der türkischen Außenländer keine Rolle. Abgesehen von den Zwillingsströmen Euphrat und Tigris und dem Nil ist die Flußentwicklung sehr gering. Von Flüssen kann man vielfach nur zur Regenzeit reden; im Sommer zeugen nur ausgetrocknete Flußbetten, die Wadis, von ihrem Dasein. In Kleinasien ist der bedeutendste Fluß der *Kisil Irmak*. Die Talebenen des nach W zu sich öffnenden Hochlandes werden von einigen kleineren Flüssen bewässert[1]). Als Verkehrsadern im Sinne eines Rheines oder Mississippis kommen auch Nil, Euphrat und Tigris nicht in Betracht. Der *Nil* ist nur streckenweise von Dampfern und Schifferbooten belebt. Auf dem *Tigris* haben die Engländer eine regelmäßige Dampfschiffahrt eingerichtet[2]). Schlauchflöße befördern Waren auf Euphrat und Tigris, von Basra ab übernehmen auf dem Schat-el-Arab Dampfer und arabische Segelbote („Baghlen“) von plumper, aber fester Bauart den Frachtverkehr.

Die Landstraßen sind allgemein in einem jämmerlichen Zustand, meistens nicht fahrbar, wenn sie auch von der Regierung als „fahrbar“ angegeben werden; darunter sind oft Wege gemeint, die von den landesüblichen zweirädrigen Karren, *Arabas*, befahren werden. Solche sogenannte Fahrstraßen sind nicht sehr lang und verlieren sich zumeist in Karawanenpfade.

Das Transportmittel ist das Lasttier, vor allem das Kamel, das in Anatolien auch nach der Entstehung der Eisenbahn seine Bedeutung fast in vollem Umfange behalten hat. Das Kamel ist kräftig (kann bis 2 dz. Last tragen), genügsam und ausdauernd, dabei billig (100 bis 600 Mk.) und wird sogar in direktem Wettbewerb mit der Eisenbahn noch stark benutzt. In den meisten Gegenden Kleinasiens ist es neben dem Büffelgespann das einzige Lastenverkehrsmittel.

Karawanenwege. Durch die türkischen Gebiete ziehen sich wichtige Karawanenwege. Der wichtigste Straßenzug des Nordens geht von Skutari nach Ismid und weiter nach Angora. Hierhin laufen auch die vom Westen her ziehenden Karawanenwege zusammen, von Kiutahia, Eskischehir und von Smyrna, Afiun-Karahissar. In Angora teilen sich die Wege. Einer führt direkt durch die Salzwüste nach Konia im S; von den drei anderen verfolgt der eine eine nördliche Richtung, während der dritte ostwärts und der letzte nach SO führt. Der südostwärts ziehende Weg geht nach Kaïsari, wo er sich wieder in einen östlichen und südlichen spaltet. Der östliche geht über Diarbekr nach Persien, der südliche zieht durch Syrien nach Arabien und hat jetzt mehr als Pilgerstraße „*Hadj*“ nach Mekka Bedeutung. Der Karawanenweg, der östlich von Angora weiter führt.

---

[1]) *Menderes* (der alte Mäander), *Gediz Tschai* (der alte Hermos). — [2]) Die englische „Euphrates and Tigris Steam Navigation Cy.“ und die „Turkish Government Steamers“ unterhalten mit wöchentlichen Fahrten eine Postlinie zwischen Basra und Bagdad. Zur Schneeschmelze fahren die Dampfer bis Mosul und auch auf dem Euphrat.

kennzeichnet einen alten Straßenzug über Amasia, Tokad, Erserum (hier Anschluß des Trebisonder Weges) nach Tabris in Persien. Da die türkische Regierung diesen Weg immer mehr verfallen ließ, haben die russischen Bahnen und das Kaspische Meer einen großen Teil des persischen Verkehrs an sich gezogen. Vom unteren Euphrat und dem Schat-el-Arab-Delta ziehen Karawanenwege durch die Nedsched nach der Westküste Arabiens. Von dem Niltale laufen verschiedene Wege nach den Oasen der Libyschen Wüste (Siwa, Kleine Oase, Große Oase = Oase Dachel). Durch Tripolis läuft eine der wichtigsten Straßen nach dem Sudan, dem Tschadsee (S. 364).

Die Eisenbahn ist der Kulturbringer für die türkischen Staaten. Von den wichtigeren Hafenplätzen gehen bereits Eisenbahnen nach dem Innern, so von Skutari, von Smyrna aus, von Beirut nach Damaskus, von Jaffa nach Jerusalem. Von großer wirtschaftlicher wie politischer Bedeutung ist die Hamidieheisenbahn in Hedschas, die aus der 1800 km langen Hauptlinie Damaskus—Mekka und aus einer 152 km langen Seitenlinie besteht, die die Hauptlinie mit dem Mittelländischen Meer bei Haifa verbindet. Die Hauptlinie folgt im allgemeinen der Straße der Pilgerkarawanen, die von Damaskus über Derat, Elhasa, Maan, Tebuk, Hedieh (Hedija), Medina nach Mekka gehen [1]). Das Nildelta wird schon von einem verhältnismäßig dichten Eisenbahnnetz überspannt. Als wichtigste Linien seien hervorgehoben Alexandria—Tanta—Benha—Zakazik (Sagasig)—Suez, Alexandria—Kairo—Assuan und Wadi Halfa—Berber [2]).

Für die Türkei haben offenbar die anatolischen Bahnen die größte Bedeutung. Ihr segensreicher Einfluß wird sich besonders zeigen, wenn die Bahnen alle untereinander in Verbindung stehen, besonders aber, wenn die Bahn von Angora nach Bagdad und Basra, beziehentlich Kueit fortgesetzt wird [3]).

Das Tote Meer wird seit dem Jahre 1900 zu gewerblichen und Verkehrszwecken von einem Kiel durchfurcht, von Barkassen, die im Auftrage eines griechischen Klosters in Jerusalem zur Abkürzung des Weges von Jerusalem nach

---

[1]) Der Bau dieser Bahn begann 1902 von einer Gruppe türkischer Ingenieure, denen ein deutscher Oberingenieur vorgesetzt ist. Nach Vollendung der Strecke bis Mekka wird nach einem schon jetzt gefaßten Entschluß die Hamidiehbahn bis nach Sana, der Hauptstadt Jemens, verlängert werden. — [2]) Vgl. auch S. 364—366, sowie Bd. I, § 126.

[3]) Die Bahn läuft von Angora, bzw. Skutari aus nach Eskischehir, geht nach Kiutahia, Afiun-Karahissar, hier mündet die Bahn von Smyrna, von Afiun-Karahissar nach Konia; bis dahin ist die Bahn schon im Gange. Von da verläuft die Bahn in östlicher Richtung, durchbricht den Taurus im Gülek-Boghaspaß, dem Cilicischen Tore der Alten, geht nach Adana und über Mosul, Bagdad nach Kueit. Nebenbahnen münden in diese Hauptstrecke ein, von Ladikije über Haleb, von Urfa, von Diarbekr, von Kermanschah und eine kurze von Basra.

Die Urheber dieses Projekts sind Deutsche. Das Unternehmen wird von der „Gesellschaft der anatolischen Eisenbahnen" geleitet, an deren Spitze die *Deutsche Bank in Berlin* steht. Bei dieser zu errichtenden Verkehrsstraße handelt es sich nur darum, den alten Spuren lang geschwundener früherer Handelsgebiete zu folgen. Der deutschen Industrie werden durch diesen Bahnbau neue Absatzgebiete eröffnet und der deutschen Handelsübermacht in Kleinasien und Mesopotamien der Weg geebnet. Schon sind die großen verteilenden Punkte, Konstantinopel und Smyrna, in handelspolitischer Beziehung unter deutsche Aufsicht gelangt, seitdem die anatolische Bahn zwischen Eskischehir und Skutari ausgebaut ist. Franzosen, Schweizer, Österreicher und Belgier haben an dem Aktienkapital der Bagdadbahn mit Anteil. Die Engländer haben hierbei einmal keinen Einfluß.

Kerak, der Hauptstadt im alten Moabiterlande, auf einer Hamburger Werft erbaut wurden und jetzt von Deutschen bedient werden.

Suezkanal. Die wichtigste Verkehrsstraße innerhalb der türkischen Gebiete, von der aber die Türken selber keinen Vorteil genießen, ist der Suezkanal. Er ist am 16. November 1869 eröffnet worden und löste die Eisenbahn ab, die seit 1856 den Isthmus überquerte. Seine Länge von Port Said am Mittelländischen Meere bis Suez am Roten Meere beträgt 160 km bei einer Breite des Spiegels von 60 bis 100 m, der Sohle von 22 m und einer Tiefe von 8 m. Neuere Kanalarbeiten verbreitern den Kanal und bringen ihn auf eine Tiefe von 9 m. Die mittlere Durchfahrtszeit beträgt $18^1/_2$ Stunden. Die Durchgangsgebühr für 1 Tonne Nettogewicht beträgt 9 Fr., ebenso für 1 Person. Große Schiffe zahlen 30 000 bis 35 000 Mk. Durchgangsgebühr. Während bis 1891 die Einnahmen wuchsen, gingen sie bis 1897 wesentlich zurück, um sich von da ab wieder zu erheben und zwar im Jahre 1902 zu einer solchen Höhe, wie sie bis dahin noch nicht erreicht worden war.

Schiffsverkehr im Suezkanal.

Jahr	Zahl der Schiffe	Reg. t		Einnahmen
1870	486	436 609 n.		5,5 Mill. Mk.
1891	4207	8 699 000 n.		68,0 „ „
1897	2986	7 899 373 n.	(11 123 403 br.)	59,0 „ „
1901	3699	10 823 840 n.	(15 163 233 br.)	80,0 „ „
1902	3708	11 248 413[1] n.	(15 694 359 br.)	85,5[2] „ „
1903	3761	-	16,6 Mill. Reg. t br.	

Erzeugnisse und Handel der einzelnen türkischen Außenländer.

§ 292. **Kleinasien.** Die kleinasiatischen Landschaften sind reich an Bodenerzeugnissen bei genügender Bewässerung und reich an ungehobenen Mineralschätzen. Die alten Kulturoasen Konia, Afiun Karahissar, Kiutahia, Angora, Amasia, Tokad und Kaisari erzeugen Getreide (Mais, Weizen, Roggen, Gerste), Wein (Rosinen), allerhand Südfrüchte, viel Feigen, Opium, Sesam, Anis, Süßholzwurzel, Knoppern, Galläpfel, Tabak, Tragantgummi, Mastik und Baumwolle. Der beste Tabak Kleinasiens wächst zwischen den Mündungen des Kisil-Irmak und des Jeschil-Irmak (Iris). Mastik oder Mastix, das Harz der Mastixpistazie, kommt in vorzüglicher Qualität von der Insel *Chios*. Baumwolle gedeiht besonders in den Landschaften südlich des Taurus (Adalia, Tarsus, Adana).

---

[1]) Abrechnung f. d. J. 1902 in Mill. Mk.: Einnahmen 85,5 (davon 60,8 Schiffseinnahmen), Ausgaben 24,2; demnach Überschuß 61,3. — [2]) An dieser Zahl nahm die britische Flagge mit 6,8 Mill. t u. auf 2165 Schiffen teil, die deutsche mit 1,7 Mill. t auf 490 Sch., die französische mit 0,8 Mill. t auf 274 Sch., die holländische mit 0,5 Mill. t auf 218 Sch., die österreichische mit 0,4 Mill. t auf 129 Sch., die russische mit 0,3 Mill. t auf 110 Sch., die japanische mit 0,2 Mill. t auf 61 Sch., die italienische mit 0,18 Mill. t auf 85 Sch., die spanische mit 0,1 Mill. t auf 30 Sch. Schiffe anderer Flaggen waren die norwegischen, die amerikanischen, dänischen, türkischen, griechischen, schwedischen, ägyptischen, portugiesischen und siamesischen.

In der Viehhaltung tritt das Rind zurück; Pferde, Maultier und Kamel haben als Lasttiere große Bedeutung. In den Salzsteppen des Innern wird Schafzucht getrieben, in den Gebirgsgegenden Ziegenzucht. Die Angoraziege, die wegen ihrer seidenweichen Haare sehr geschätzt ist, ist das wichtigste Haustier Kleinasiens. Außerdem befaßt man sich in einzelnen Landschaften mit starker Seidenraupenzucht (Brussa).

Von mineralischen Produkten wird nur der Meerschaum bei Eskischehir ausgebeutet. Kupfer findet man nördlich von Samsun und Schmirgel bei Smyrna.

Alle obenerwähnten alten Kulturoasen sind heute noch wichtige Binnenmärkte und wichtige Kreuzungspunkte von Karawanenstraßen. Für Opium ist Afiun-Karahissar der Hauptmarkt. Brussa ist der Hauptseidenmarkt und die bedeutendste Seidenindustriestadt.

Unter den Häfen des Schwarzen Meeres, Trapezunt (Trebisond), Samsun und Sinob (Sinope), nimmt ersterer die bedeutendste Stellung ein. Er ist das bequemste Tor, durch das Europa mit Persien in Verbindung tritt. Die Transportzeit durch die Saumtiere dauert von Trapezunt nach Tabris 55 bis 60 Tage. Der Import hat im Transitverkehr die reichliche Hälfte des Wertes des anatolischen Imports (dieser 20 Mill. Mk.), der Export nur ein Drittel vom anatolischen Export (dieser 10 Mill. Mk.). Einfuhrartikel für Persien und Anatolien sind englische Baumwollenmanufakturen, Tuch aus Österreich-Ungarn und England, Stahl und Sensen für das getreidereiche Hocharmenien und Zucker aus Triest und Marseille. Von anatolischen Erzeugnissen werden ausgefahren: Haselnüsse, Bohnen, Tabak, lebende Hammel und Rinder; von persischen Erzeugnissen: Teppiche (Tabris), Tombeki (berühmte Tabaksorte, gewöhnlich in der Wasserpfeife geraucht) und etwas Seide und Seidenstoffe. Die Verkehrsrichtung all dieser Waren ist *Konstantinopel*. Für die anatolische Ein- und Ausfuhr spielt Samsun fast eine ebensolche Rolle wie Trapezunt.

An der Westküste Kleinasiens hat sich *Smyrna* zum ersten Hafenort emporgeschwungen, an dessen Ein- und Ausfuhr überhaupt kein anderer türkisch-asiatischer Hafen heranreicht; er ist nach Konstantinopel die wichtigste Station des Levantehandels. Das Hinterland ist jetzt durch mehrere Eisenbahnen erschlossen, die den Lasttiertransport wesentlich vermindert haben; rechnete man doch vor der Eröffnung der Schienenwege im Durchschnitt täglich 5000 Kamele, die hier mit Waren ankamen. Alle Produkte, die wir als Landeserzeugnisse auf S. 304 aufführten, werden zumeist über Smyrna exportiert; außerdem noch Häute, Schaf-, Ziegen- und Hasenfelle, die vorwiegend nach Deutschland gehen, sodann Schwämme und Schmirgel. Dieser geht nach Amerika und England. Dem Werte nach sind Smyrnas erste Ausfuhrartikel Sultaninen und Rosinen, die nach England, Frankreich und besonders auch nach Deutschland ihren Weg nehmen. Von Getreide wird besonders Gerste ausgeführt[1]).

---

[1]) In Smyrna verkehrten 1901 insgesamt 11616 Schiffe mit 8,8 Mill. Reg. t n., 1902 Dampfer allein 4806 mit 4 Mill. Reg. t n.

Die Häfen *Rhodos*, *Adalia* und *Messina* haben mehr für den Küstenverkehr Bedeutung.

§ 293. Armenien, einschließlich **Kurdistan**, ist trotz seiner Hochlandnatur ein Getreide produzierendes Land. Getreide und Obst werden auch ausgefahren, ebenso Vieh; denn überall betreibt man eine nomadische Schaf-, Kamel- und Rinderzucht. Ebenso ist die Ziegenhaltung bedeutend. *Erserum* (Ersirum), *Wan* östlich und *Bitlis* westlich am Wansee und in Kurdistan *Diarbekr* sind die größten Handelsplätze und Märkte; unter ihnen ist der Handelsverkehr der letzteren Stadt der größte.

§ 294. Mesopotamien (Ed-Dschesire) erzeugt trotz seiner Verwahrlosung und des Verfalles des Kanalsystems noch ansehnliche Mengen Getreide, das sogar teilweise zur Ausfuhr gelangt. Weizen steht obenan, dann folgen Gerste und Reis. Das Hauptbodenprodukt sind Datteln, wovon oft Mengen im Werte bis 1 Mill. Mk. ausgefahren werden können. Galläpfel, Gummi, Süßholz sind andere wichtige Erzeugnisse.

Die Tierwelt liefert Wolle, Ziegen- und Kamelhaare, Häute und Felle. Ein besonderer Exportartikel sind Pferde.

Die wichtigsten Binnenhandelsstädte sind *Bagdad* (Baghdad) und *Mosul*; die verkehrsreichste Hafenstadt ist *Basra* (Bassorah) am Schat-el-Arab. Basra ist der Hafen zu Bagdad. Beide stehen im regelmäßigen Verkehr (S. 302). Eine wöchentliche Postlinie [1]) verbindet Basra mit Kurrachee und Bombay. Die eben erwähnten Landeserzeugnisse werden von Basra aus exportiert. Eingeführt werden zu nahezu drei Viertel des Einfuhrwertes [2]) Textilwaren, verarbeitete Metalle, Gewehre, Hölzer, Zucker, Petroleum und Kohle.

§ 295. Syrien und Palästina. Die Produkte der Pflanzenwelt sind gering. Tabak und Olive wachsen im Libanongebiet. Wichtiger sind die Erzeugnisse der Tierwelt. Voran steht die Seidenraupenzucht im Libanon und in seinen Nachbargebieten. Auf dem Markte Frankreichs konkurriert die syrische Seide mit der italienischen. Schafwolle liefern das Innere Syriens und der Libanon. Auch lebende Schafe und Ochsen werden ausgeführt. Wenn die Frühlingsregen reichlich waren und keine Heuschreckenplage die Felder verwüstete, kann auch Getreide ausgefahren werden. Von den Handelsstädten nimmt *Haleb* (*Aleppo*) [3]) im Binnenlande die erste Stelle ein; seine Häfen sind *Iskenderun* und *Ladikije*. *Damaskus* hat weniger Handelsverkehr [4]). Vor Palästina sind die Häfen *Jaffa* [5]), *Haifa* und *Akka* wichtig. Der bedeutendste syrische Hafen ist *Beirut*. Er versorgt vorwiegend das Export- und Importgeschäft. Die Ausfuhr besteht in Landesprodukten, nur zum geringen Teile in Industrieerzeugnissen, wie in Seidenstoffen und gewöhnlichen ordinären Baumwollstoffen, die nach Ägypten und der Türkei ausgeführt werden. Das Einfuhrgeschäft blüht am meisten in der Zeit vom Oktober bis Januar. England steht in der Einfuhr mit seinen Baumwollwaren obenan. Garne kommen aus Deutschland, fertige Kleider und Tuche aus Österreich-Ungarn,

---

[1]) Postlinie der „British India Steam Navigation Cy.". — [2]) 1902 (1901) Einfuhr nach Bagdad und Basra 66,5 (26,1) Mill. Mk., Ausfuhr 81,8 (23) Mill. Mk. — [3]) Aleppo, Einfuhr 1902 (1901) 48 (50), Ausfuhr 20 (25) Mill. Mk. — [4]) Damaskus 1902 (1901) Einfuhr 17,9 (17,5), Ausfuhr 7,3 (6,3) Mill. Mk. — [5]) Jaffa, 1902 (1901) Einfuhr 8,2 (8,7), Ausfuhr 4,1 (5,7) Mill. Mk.

Wirkwaren aus Sachsen. Auch Nahrungs- und Genußmittel werden in ansehnlichen Mengen eingeführt[1]).

§ 296. Arabien. Arabien bringt nur in seinen Küstenlandschaften (El-Hedschas, Assir, Jemen, Hadramaut, Oman, El-Hasa) nennenswerte Produkte hervor; unter ihnen nimmt die Landschaft Jemen den ersten Platz ein (S. 301). Der Mangel an Flüssen und Quellen läßt einen gesicherten Verkehr noch nicht aufkommen. Die Eisenbahn von N nach S zu den Pilgerstädten Mekka und Medina geht ihrer Verwirklichung entgegen (S. 303). Durch die Pilgerfahrten gewinnt ***Mekka*** besonders, da sich hier ein bedeutendes Marktleben abspielt, in dem Erzeugnisse Indiens (Webstoffe) mit denen von Marokko ausgewechselt werden.

Der bedeutendste Hafen der Westküste ist ***Dschidda*** (Djidde)[2]), der Hafenort von Mekka. In der Ausfuhr haben die Perlmutterschalen den größten Wert, die von Dampfern des Österreichisch-ungarischen Lloyd nach Triest verschifft oder in schönsten Stücken nach Jaffa, bez. Jerusalem gebracht werden, wo sich ein Industriezweig zur Erzeugung von Perlmutterschmuckgegenständen gebildet hat. Weitere Ausfuhrgegenstände sind Ziegen- und Schaffelle, Kuhhäute, Datteln, Henna, Sennesblätter, Gummi, Honig und Wachs. In der Einfuhr stehen die englischen und indischen Manufaktur- und Textilwaren obenan. Ferner werden Tabak, Holz, Metalle, Petroleum und Kohle eingeführt. Die Häfen ***Lohija*** (Lohaja), ***Hodeida*** (Hodeda) und ***Mocha*** (Mokka, el Maka) vermitteln den Handel mit Jemen. Den Hauptanteil vom Import und Export hat das englische ***Aden*** an sich gerissen.

Der Handel Deutschlands mit der Türkei in Asien[3]). Dem Werte nach sind als die wichtigsten Einfuhrwaren[4]) der asiatischen Türkei nach Deutschland zu nennen: Rosinen (8 bis 10 Mill. Mk. jährlich), unbearbeitete Tabakblätter (2—3), Knoppern [Valonen] (2), gewebte wollene Fußdecken, Gummiarabikum, Tragantgummi, Gerste, Wein in Fässern, Schaf- und Ziegenfelle, Opium, Galläpfel, Feigen, Haselnüsse, Meerschwämme, Sesam. Die dem Werte nach bedeutendsten Ausfuhrwaren[5]) von Deutschland nach der asiatischen Türkei sind: wollene Tuch- und Zeugwaren (2 Mill. Mk.), grobe und feine Eisenwaren, baumwollene Gewebe und Strumpfwaren, Chinin, Anilinfarben, Porzellan und porzellanartige Waren, lackierte und gefärbte Leder, Korduan, Frauenkleider, Alizarin.

§ 297. Tripolitanien. Tripolis (Tripoli) bildet mit Barka und den Oasen von Fessan ein türkisches Wilajet. Dies Gebiet war dereinst bei genügender Bewässerung reich an fruchtbaren Landschaften. Man hat heute berechnet, daß das anbaufähige Land an Größe noch ganz Deutschland übertreffen würde. Nur Täler und Mulden zeugen noch von dem Pflanzenreichtum. Im Innern gibt es noch große Waldungen von Johannisbrot und Nußbäumen. Von Getreidearten gedeihen besonders Gerste, das Hauptnahrungsmittel des Volkes, und Weizen. Von Früchten

[1]) Die gesamte Schiffsbewegung von Beirut umfaßte 1902 (1901) 7960 (8618) Schiffe mit 2,4 (2,2) Mill. Reg. t n. Der Hafen wird von den Dampfern des „Österreichisch-ungarischen Lloyd" und der französischen „Messageries maritimes" regelmäßig angelaufen. Die Ausfuhr wertete 1902 (1901) 15 (11) Mill. Mk., dagegen die Einfuhr 27 (32) Mill. Mk. — [2]) 1901 Dschiddas Ausfuhr 17 Mill. Mk. und Einfuhr 16 Mill. Mk. — [3]) Die deutsche Statistik nennt die Länder der asiatischen Türkei nicht einzeln. Vgl. auch Tab. S. 84. — [4]) Die Einfuhr wertete 1900 22,1 Mill. Mk. für 571000 dz, 1902 dagegen 25,3 Mill. Mk. für 744000 dz. — [5]) Die Ausfuhr wertete 1900 11,1 Mill. Mk. für 6900 dz., 1902 13,4 dz. für 131000 dz.

werden Datteln, Orangen, Lemonen und Oliven erzeugt. Das Espartogras wächst in großen Mengen in den nördlichen Gebieten. Rinder- und Schafzucht wird getrieben neben der des Kamels. Salz nnd Natron liefern die Steppen- und Wüstengebiete.

In verkehrsgeographischer Beziehung nimmt Tripolis eine wichtige Lage ein. Es ist das nächste und erste Durchgangsland nach dem Sudan.

Der gesamte Produktionswert von Tripolis ist gering. Halfa, Salz und Natron werden in größeren Mengen ausgeführt; Halfa fast ganz und gar nach England. Früher war der Sklavenhandel sehr lohnend. Ebenso war früher die Straußfederausfuhr sehr lohnend. Aber da der Preis durch die Straußfedern aus den Zuchtgärten des Kaplandes sehr heruntergekommen ist, so lohnt der Straußfedertransport durch die Sahara kaum noch. Ein anderer wichtiger Exportartikel ist Elfenbein, das die Karawanen aus dem südlichen Sudan bringen. Vom Import entfällt ein großer Anteil auf England durch seine Baumwollengewebe; ihm schließen sich Österreich, Frankreich und Deutschland mit Wollfabrikaten an; Deutschland liefert auch viel Chemikalien und Farben, ebenso Eisen- und Stahlwaren. Getreide wird aus Rußland, der Türkei und Rumänien eingeführt.

Die wichtigsten Häfen sind *Tripolis* und *Bengasi* (Benghasi). Der Wert des Handelsverkehrs des ersteren Hafenplatzes ist beinahe doppelt so groß wie der des anderen[1].

Deutschlands Handel mit der Türkei in Afrika[2]. Er ist bedeutend geringer als der mit der übrigen Türkei. Nach Deutschland wurden namentlich Meerschwämme (12000 Mk.), rohe behaarte Schaffelle und Kamelhaare eingeführt, dagegen führte Deutschland Florettseide (16000 Mk.), Tuch- und Zeugwaren, Anilin- und andere Teerfarbstoffe und schmiedbares Eisen aus.

§ 298. Ägypten (Misr). Ägypten, das „Geschenk des Nils“, ist eine einzige große, langgestreckte Oase innerhalb der großen Wüstentafel. Von dem Gesamtgebiet sind nur etwa 30000 qkm Kulturland. Diese Fläche ist jetzt voll zu rechnen, da durch den Nilstaudamm bei Assuan, der 1902 vollendet wurde, viele Tausende Morgen bisher unfruchtbaren Landes kulturfähig geworden sind[3].

Der Nil, der „Vater des Segens“ („*Abu el Baraka*“), ist der Lebensnerv von ganz Ägypten. Das Niltal hat innerhalb Ägyptens eine Breite von 20 bis 50 km; das kulturfähige Schwemmland ist 15 km breit. Das Nildelta, das 22000 qkm umfaßt, verbreitet sich bis auf 200 km. Die zwei Hauptarme des Nils münden bei *Damiette* im O und bei *Rosette* im W. Die Schwellzeit des Stromes fällt auf die Monate Juni bis Anfang Oktober. Den niedrigsten Wasserstand hat der Nil anfangs Juni.

---

[1]) 1902 (1901) betrug in *Mill. Mk.* in Tripolis die Einfuhr 7,9 (7,4), die Ausfuhr 7,8 (6,7); 1901 in Bengasi die Einfuhr 3,2, die Ausfuhr 5,2. — Der Schiffsverkehr von Tripolis umfaßte 1902 263000 Reg.t, davon 168000 italienisch und 86000 englisch. — [2]) Einfuhr nach Deutschland 1900: 209 dz zu 34000 Mk., 1902 69 dz zu 18000 Mk.; Ausfuhr aus Deutschland 1900: 788 dz zu 162000 Mk., 1902 1544 dz zu 270000 Mk. — Die deutsche Ausfuhr nach der afrikanischen Türkei ist wesentlich höher, da ein Teil der für Barka und Tripolis bestimmten deutschen Waren zunächst nach andern Ländern geht und von diesen erst nach Nordafrika gebracht wird; auch die Einfuhr tripolitanischer Waren ist bedeutender, als sie die offizielle Einfuhrziffer angeben kann, so werden z. B. dort gebaute Kartoffeln über Malta versandt und als Maltakartoffeln nachgewiesen. — [3]) Der Damm ist 2 km lang, er verwandelt den Nil in einen 167 km langen See, dessen Oberfläche der des Genfer Sees gleichkommt und dessen Wasserinhalt 1065 Mill. cbm beträgt.

In das Kulturland teilen sich die Anbauflächen von Weizen (1/5), Mais, Bohnen, Klee, Baumwolle, Reis, Gerste, Hirse, Gartengewächsen[1]). Das *Ägyptische Ackerbaujahr* umfaßt drei Zeiten oder Ernten: zunächst die Haupternte, die Winterernte, gesät wird im November und geerntet werden im Mai und Juni allerlei Getreidearten; die große Sommerernte, gesät wird im März und geerntet werden im Oktober und November Baumwolle, Zuckerrohr und Reis; die Herbsternte, gesät wird im Juli und geerntet werden im September und Oktober Reis, Mais, Hirse und allerhand Gemüsepflanzen und Futterkräuter. Das Nildelta, das durch ein weitverzweigtes Kanalsystem kulturfähig geworden ist, bringt vor allem Baumwolle, Reis, große indische Hirse, Weizen, Gerste, Klee und Gurken.

Der neuere Kulturaufschwung Ägyptens beginnt mit der ersten Hälfe des vorigen Jahrhunderts. Das beweist treffend die Bevölkerungszunahme. Vor 70 Jahren zählte man nur 2 Mill. Bewohner, jetzt 10 Millionen. Von den zwei Großstädten *Kairo* und *Alexandria* zählt erstere über 1/2 Mill. Bewohner[2]). Um den Kulturstand des heutigen Ägyptens hat sich England sehr große Verdienste erworben. England gab dem Niltal die Eisenbahnen und die modernen Posteinrichtungen[3]).

Der *Suezkanal* (S. 304) ist ein Hauptdurchgangshafen des Großverkehrs. Über 10 Mill. t Güter passieren jährlich dieses Hafengebiet. Für Ägypten selbst ist *Alexandria* der erste Import- und Exporthafen[4]). Der Handel von Alexandria deckt sich zum größten Teile mit dem Handel des gesamten Landes. Der zweitwichtigste Hafenplatz für den ägyptischen Handelsverkehr ist *Port Said*. *Suez* ist nur in bezug auf Kaffee der erste Platz des Landes.

Ägyptens Außenhandel hat sich seit 50 Jahren fast stetig gesteigert. Der Wert des Gesamthandels hat mit dem Jahre 1899 1/2 Milliarde Mk. überschritten[5]). Schon seit Jahren steht der Export über dem Import. Unter den Ausfuhrartikeln stehen Textilwaren, vor allem Rohbaumwolle obenan, in den letzten Jahren mit einem Durchschnittswert von 260 Mill. Mk. Dem Werte nach folgen zunächst die Getreide- und Gemüsearten (50 bis 60 Mill. Mk.). Einen hohen Wert erzielen noch Baumwollensamen (40 Mill. Mk.), Nahrungsmittel und Drogen, einen geringeren Tiere und tierische Produkte, Häute und Leder, Sprit, Öl und Farben. Letztere Waren werden in viel größeren Mengen eingeführt, zu denen sich noch Papier und Bücher, Holz und Kohlen, Steine, Kalk, Glas, chemische Produkte, Metalle und Metallwaren und Tabak gesellen. Tabak wird nur importiert. Die

---

[1]) Weizen 20,3 %, Klee 15,2 %, Baumwolle 14,1 %, Bohnen 12,3 %, Mais 11,2 %. — [2]) Andere wichtige Städte von mehr denn 30000 Einwohnern sind Tanta, Port Said, Siut, Zakazik, Mansura, Damiette, Damanhur, Mehallet-el-Kebir, Fajum, Kene. — [3]) Eisenbahnen Ende 1903: Staatsbahnen 2556 km, Privatbahnen 1072 km, Militärbahn im Sudan 1249 km.

	Postsendgn. in Mill. St.	Telegraphendrahtleitg. in 1000 km	Telegramme in Mill. St.
1901 [*1891*]	27,6 [*16,3*]	17,5 [*12*]	6,3 [*1,3*]

[4]) In Alexandria umfaßte 1902 (1901) der Gesamtverkehr 5814 (5759) Schiffe mit 5,3 (5,1) Mill. Reg.t n., in Port Said (1748) Schiffe mit (2,7) Mill. Reg.t n., im Suezkanal 3708 (3699) Schiffe mit 11,3 (10,8) Mill. Reg.t n. — [5]) Vgl. Bd. I, § 120. — 1903 (1902) Einf. 348 (307), Ausf. 397 (366) Mill. Mk. im Spezialhandel, im Gesamthandel 1903 Einf. 362, Ausf. 411 Mill. Mk.

höchsten Einfuhrziffern erreichen Textilwaren (90 Mill. Mk.), Holz und Kohle (40 Mill. Mk.), Metalle und Metallwaren (35 Mill. Mk.) und Cerealien (30 Mill. Mk.).

Verkehrsländer. Die Ausfuhr ist vorwiegend nach Großbritannien gerichtet (die reichliche Hälfte des Gesamtausfuhrwertes), sodann nach Rußland, Frankreich und Algerien, Amerika und Deutschland. Letztere Länder sind jedes mit mehr denn 20 Mill. Mk. in der Ausfuhr beziffert. Wichtige Ausfuhrländer sind für Ägypten noch Österreich-Ungarn, Italien und die Türkei. In der Einfuhr hat wiederum Großbritannien den Löwenanteil (mit einem reichlichen Drittel, über 110 Mill. Mk.). Ihm folgen die Türkei (40 Mill. Mk.), Frankreich mit Algerien und Österreich-Ungarn (jedes Land mit weit über 20 Mill. Mk.). Im Import sind die nächst bedeutendsten Länder Italien, Deutschland und Rußland.

Deutschlands Handelsverkehr mit Ägypten hat sich seit etwa 20 Jahren dauernd gehoben, in der Ausfuhr sowohl wie in der Einfuhr. Deutschland bezieht allerdings doppelt so viel aus Ägypten, als es diesem Lande hinsendet (S. 85). Die Ausfuhr Ägyptens nach Deutschland deckt fast ganz die Rohbaumwolle (jährl. 25 bis 30 Mill. Mk.); in weitem Abstand erst reihen sich Zigaretten (5), Zwiebeln (1), Gummiarabikum (Kordofan-, Gezirehgummi), Bienenwachs an. Deutschland sendet dem Nilland baumwollene und wollene Gewebe und Strumpfwaren (für ca. 4 Mill. Mk.), grobe und feine Eisenwaren (3), Indigo, Eisenbahnbauteile, Waren aus edlen und unedlen Metallen, Porzellan und Tonwaren, Bier, Bunt-, Gold- und Silberpapier, Parfümerien, feine Leder, Lokomotiven, feine Holzwaren.

Teil VII.

ASIEN.

I. Boden und Bevölkerungen.

§ 299. Größe, Lage und horizontale Gliederung. Im O setzt sich an die große europäische Halbinsel der Riesenkontinent Asien an, der mit seinen rund 44 Mill. qkm die größte zusammenhängende Ländermasse auf unserer Erde darstellt. 820 Mill. Menschen bewohnen ihn (im Durchschnitt 18 Bewohner auf 1 qkm).

Von Kap Baba in Kleinasien (26° ö. L.) erstreckt sich der asiatische Kontinent bis Kap Deschnew an der Beringstraße (190° 20′ ö. L.) beinahe über die Hälfte der Erdlängengrade, und von Kap Buro im S der Halbinsel Malakka (1° n. Br.) bis zum Kap Tscheljuskin im N auf der Taymyrhalbinsel (77° 43′ n. Br.). Letztere beiden Vorgebirge liegen fast auf gleichem Meridian (104° ö. L.) und sind 8620 km voneinander entfernt. Die größte Erstreckung hat der asiatische Kontinent zwischen der Südwestspitze Arabiens und dem Kap Deschnew, 11100 km, also mehr als ein Viertel des Äquatorumfanges. Die Orte der Mitte des asiatischen Erdteiles haben eine Küstennähe von 2800 km. Dieses Küstenentrücktsein ist in keinem andern Erdteil in ähnlicher Weise wieder anzutreffen. Mit Europa hängt Asien durch eine 6000 km lange Landgrenze zusammen, mit Afrika durch die 115 km lange Landenge von Suez, und von Nordamerika wird es durch die 92 km breite Beringstraße getrennt.

Trotz des gewaltigen Rumpfes ist Asien noch hinreichend gegliedert. Seine Halbinseln und Inseln umfassen ein Viertel der gesamten Fläche (Halbinseln 7940000 qkm = 17,9 % und Inseln 2700000 qkm = 5,8 %). In das Nördliche Eismeer ragt die Taymyrhalbinsel hinein und im NO die Tschuktschenhalbinsel. Zwischen beiden liegen die Neusibirischen Inseln. Der nach SW zurückweichende Ostrand Asiens sendet in meridionaler Richtung Halbinseln und Inseln aus: *Kamtschatka*, *Sachalin*, *Korea*, *Formosa* und *Hainan*. Sie sind, mit Ausnahme der letzteren, durch Inselgirlanden miteinander verbunden, Kamtschatka mit Alaska durch die *Aleuten*, mit Sachalin durch die *Kurilen*, Sachalin mit Korea durch die *Japanischen Inseln* und Korea mit Formosa durch die *Riukiu*- oder *Lutschou*-Inseln. Im W ist die Halbinsel *Kleinasien* und die Insel

Cypern. Nach S sind drei riesige Halbinseln vorgeschoben, ***Arabien***, ***Vorderindien*** mit der Insel ***Ceylon*** und ***Hinterindien*** mit der malaiischen oder Malakka-Halbinsel und als Verbindung mit dem australischen Kontinent ***Inselindien*** (Insulinde, Indonesien, Malaiischer Archipel oder Niederländisch-Indien).

Die hinterindische Inselwelt, beinahe 2 Mill. qkm groß, gleicht einem westwärts steuernden Schiff, dessen Kiel durch Sumatra, Java und die kleinen Sundainseln (Bali, Lombok, Soembawa, Flores, Sandelholzinsel und Timor), dessen Rumpf durch Ostsumatra, Banka, Billiton, Borneo, Celebes, die Molukkeninseln mit der Celebes ähnlichen Insel Halmaheira (Djiolo), dessen Takelung durch die Philippinen und Palawan und dessen Mastspitze durch Formosa gebildet wird.

Durch die Halbinseln und Inseln werden Meeresteile abgegrenzt; besonders erscheint die Ostküste Asiens von einer Reihe zusammenhängender Randmeere eingehegt, von dem *Bering-*, *Ochotsker*, *Japanischen*, *Gelben*, *Ostchinesischen* (Chines. Ostsee) und *Südchinesischen* (Chines. Südsee) *Meere*. Der Indische Ozean sendet zwei Riesengolfe nach N, den *Golf von Bengalen* und das *Arabische Meer*, das sich durch die Straße von Hormus in den *Persischen Golf* und durch die Bab-el-Mandeb in das *Rote Meer* fortsetzt.

§ 300. Bodengestalt und geologische Beschaffenheit. Das Riesenhafte und Massige der horizontalen Gliederung kommt auch in der vertikalen Gliederung zum Ausdruck. Asien besitzt die größten Hochländer und die höchsten Berge der Erde. Die mittlere Erhebung des Kontinents beträgt 950 m. Zwei Drittel des Landes sind Hochland, ein Drittel Tiefland. Von dem Tiefland entfällt der größte Teil auf die turanisch-sibirische Tiefebene (etwa 13 Mill. qkm), der Rest (reichlich 3 Mill. qkm) auf die Tiefländer in China, Indien und Mesopotamien.

Das mittlere Asien ist Hochland und heißt deshalb Hochasien. An dieses schließen sich nach den vier Haupthimmelsgegenden verschiedenartig gestaltete Gebiete an.

Hochasien ist rings von alpenartigen Gebirgen umrandet. Den Südrand bildet der gewaltige ***Himalaja*** (Schneesitz), ein Gebirge von 2375 km Länge (London-Calais-Bologna-Brindisi 2351 km) und 200 bis 300 km Breite und einem Areale, das $1^1/_5$ mal so groß wie Deutschland ist. Der Himalaja trägt den bis jetzt als höchsten gemessenen Berg der Erde, den ***Gaurisankar***, 8840 m. Die Pässe liegen über 5000 m hoch und sinken nicht einmal zur Höhe des Mont Blanc (4800 m) herab. Mit dem Westausläufer des Himalaja verläuft in gleicher Richtung jenseit des oberen Indus das ***Karakorumgebirge***. Nördlich davon verläuft von W nach O der langgestreckte ***Kuenlun*** und scheidet das Hochland von Tibet (mittlere Höhe 4000—5000 m) von dem ***Hanhai*** oder dem Trockenen Meere (mittlere Höhe 800—1000 m), dessen Westteil das ***Tarimbecken*** und dessen Ostteil die Wüste ***Gobi*** oder ***Schamo*** (Sandmeer) bilden. Das Karakorumgebirge und der Kuenlun sind wie der Himalaja wenig geschartet und haben eine beträchtliche Kammhöhe. Um von dem Oberlauf des Indus nach Jarkand (Jarkent) in Ostturkestan zu reisen, müssen allein 11 Pässe überstiegen werden, von denen 9 höher liegen als die Mont Blancspitze.

Alle diese Riesengebirge streben nach der Verknüpfung im *Pamirhochland*, von dem außerdem nach SO der *Hindukusch* ausläuft. Im N des Pamirhochlandes, und das Becken des Tarim nach N abschließend, zieht sich der *Tienschan* weit in das Hanhai hinein. Er ist nächst dem Himalaja das größte und das am weitesten verzweigte Gebirgssystem. Die wichtigsten Gebirgssysteme der nördlichen Umwallung sind *Altai* und *Ektag* (*Großer*) *Altai*, das *Sajanische* und das *Jablonoi-Gebirge*. Im O wird Hochasien von dem *Chingangebirge* begrenzt, das nicht über 2000 m Seehöhe hinausgeht und von leicht passierbaren Pässen zwischen 1100 und 1400 m Höhe, die sogar für Fuhrwerk geeignet sind, durchzogen wird. An das Chingangebirge reihen sich nach S das *Nordchinesische Bergland*, das vom Hoangho geteilt wird, und weiterhin der *Jünling* an.

An Hochasien lehnt sich im N Russisch-Asien oder Nordasien an, das aus West- und Ostsibirien und der Halbinsel Kamtschatka besteht (S. 242—245). Der pazifische Teil Ostsibiriens wird von einem mannigfaltigen Gebirgsland erfüllt, das in dem *Stanowoi-* und im *Kamtschatkalischen Gebirge* (hier der Kljutschew-Berg [Sopka Kljutschewskaja] 4804 m) seine höchsten Erhebungen besitzt.

Zu Westasien gehören die Länder westlich des Indus, also Vorderasien und auch das Gebiet, das als Russisch-Zentralasien (S. 241, 242) bezeichnet wird. Eine zusammenhängende Reihe von Hochländern durchsetzt Vorderasien, so das Hochland von Iran (im N das *Elbursgebirge* mit dem *Demavend*, 5463 m), das Hochland von Armenien (im N davon der *Kaukasus* mit dem *Elbrus* 5631 m) und das Hochland von Kleinasien. Getrennt von diesen Hochländern liegt im S das Hochland von Arabien.

Südasien umfaßt Vorderindien, Hinterindien und Inselindien. Das vom Wendekreis des Krebses abgeschnittene vorderindische Dreieck wird vom Hochland Dekan ausgefüllt, das an der Malabarküste durch die *West-Ghatta* und an der Koromandelküste durch die *Ost-Ghatta* begrenzt wird. Nach N wird es durch den Narbodafluß und das diesem Flusse parallel laufenden *Vhindyagebirge* abgeschlossen. Hinterindien wie Inselindien sind in der Hauptsache Gebirgsland, dessen Gipfel über 3000 m emporsteigen.

Zu Ostasien gehören China, Korea und Japan mit Formosa. Außer dem Gebiete des Chinesischen Tieflandes sind keine größeren Ebenen anzutreffen. Überall herrscht das Gebirgsland, auch auf Korea und den ostasiatischen Inseln.

Die geologische Beschaffenheit Asiens zeigt, daß dieser Kontinent aus mehreren Teilen von verschiedener Entstehung zusammengeschweißt ist. Am einheitlichsten erweist sich Hochasien. Die Grundlage bilden die archäischen und paläozoischen Formationen, also kristalline Schiefer, Gneise, Granite. Aus den Gesteinen der archäischen Formation und aus älteren Eruptivgesteinen sind auch die ähnlichen Faltengebirge Ostsibiriens aufgebaut, auch die Gebirge Vorderindiens. Die Trias-, Jura- und Kreideformation ist schwach ausgebildet, am besten noch im westlichen Hochasien, in Südostchina und in Vorderasien. Noch weniger kommt das Tertiär zur Geltung. Dagegen machen sich überall die quartären Ablagerungen recht bemerkbar. Reste von Süßwasserseen, Wüstensand, Kies und Löß decken die großen Becken der älteren Formationen zu. Ausgedehnte Alluvionen haben sich in den Mündungsgebieten der asiatischen Ströme aufgeschichtet. Ostasien und Inselindien werden zudem von zahlreichen tätigen Vulkanen umsäumt.

Die asiatischen Gebirge sind reich an Erzen, Kohlen und andern nutzbaren Mineralien und Gesteinen, deren Förderung bis jetzt aber noch sehr spärlich ist. Die Schätze in der Erde fangen ganz allmählich an, einen Faktor in der Wirtschaft Asiens zu bilden. Ein gut Teil der asiatischen Landwirtschaft ist an die Verbreitung des Lösses gebunden, namentlich im Chinesischen Tiefland, wo er auf einer Fläche, größer als Deutschland, die Grundlage der großen Fruchtbarkeit und der ältesten chinesischen Kultur ist. Ganz unfruchtbar sind außer den großen Gletscher- und Schneeregionen der Hochgebirge die Gebiete des Wüstensandes, der das Hanhai ausfüllt, ferner die indische Wüste Tharr, Kysylkum und Karakum zu beiden Seiten des Amu, Mitteliran und Mittel-, Süd- und Südostarabien. Das erste und das letzte der Sandgebiete sind die ausgedehntesten, ödesten und unfruchtbarsten Gegenden Asiens. Die anderen haben schon mehr und mehr Steppennatur.

§ 301. Bewässerung und Klima. Asien besitzt unter allen Erdteilen die meisten Riesenströme. Infolge der eigentümlichen Bodengestaltung und der auseinandergezogenen Gebirgsumwallung Hochasiens ist indessen ein Drittel des Kontinents abflußlos.

Zu dem abflußlosen Gebiet gehören das ***Hochland von Tibet*** mit vielen Flüssen und Seen, das ***Tarimbecken*** mit dem Tarim, der größte Teil der ***Wüste Gobi***, das ***Becken der Dsungarei***, der ***Issykkul***, dessen brackisches Wasser nie gefriert, der ***Balkaschsee*** mit dem ***Ili***, das ***Tiefland von Turan*** mit ***Aralsee*** und dessen Ernährern ***Amu*** und ***Syr***, das ***Kaspische Meer*** mit Umgebung, der größte Teil des ***Hochlandes von Iran*** mit dem ***Hamun*** (= Sumpf) und dem ***Hilmend***, kleinere Gebiete Kleinasiens und Syriens (***Totes Meer*** mit ***Jordantal***) und das ausgedehnte Gebiet ***Innerarabiens***.

Das zweite Drittel der Fläche Asiens wird nach dem Nördlichen Eismeer entwässert und zwar durch den ***Ob*** mit ***Irtysch***, ***Jenissei*** mit ***Oberer Tunguska***, die dem ***Baikalsee***[1]) entströmt, ***Steiniger*** und ***Unterer Tunguska*** und weiterhin ***Chatanga***, ***Lena*** mit ***Witim***, ***Jana***, ***Indigirka*** und ***Kolyma***.

Das letzte Drittel Asiens entwässern zu gleichen Teilen die Ströme des Großen und Indischen Ozeans. Zum Großen Ozean wenden sich ***Anadyr***, ***Amur***, ***Hoangho***, ***Jangtsekiang***, ***Sikiang***, ***Songka***, ***Mekong*** und ***Menam***. In den Bereich des Indischen Ozeans gehören die Stromgebiete des ***Salween***, ***Irawadi***, ***Brahmaputra*** und ***Ganges***, der vorderindischen Flüsse ***Godavari***, ***Krischna*** (Kistna) und ***Narbada***, des ***Indus***, ***Euphrat*** und ***Tigris***.

Klima. In Asien sind alle Klimate vertreten, von dem heißesten Klima bis zum kältesten mit allen möglichen Übergangsstufen. Im großen ganzen lassen sich vier klimatische Zonen unterscheiden, die im allgemeinen mit den fünf großen orographischen Gebieten zusammenfallen, insofern als die vierte klimatische Zone Südasien und den größten Teil Ostasiens umfaßt.

Die nordasiatische oder sibirische Zone ist durch stark ausgeprägtes Landklima gekennzeichnet. Sie beherrscht die größte Längenerstreckung und

[1]) Der Baikalsee ist das größte Süßwasserbecken Asiens, über 35000 qkm = Provinz Ostpreußen.

den größten Teil Asiens. In ihr treten die Tundren und die großen Wälder auf. Das Temperaturjahresmittel beträgt weniger denn 0° (vgl. S. 243).

Die innerasiatische Klimazone, mit langen, strengen Wintern und kurzen, heißen Sommern, beherrscht den mittelasiatischen Steppen- und Wüstengürtel. Die Niederschläge werden großenteils von der Gebirgsumwallung aufgehalten; sie fallen höchstens im Winter, der Sommer ist trocken. Infolge dieser geringen Niederschläge erklärt sich die auffällige Vegetationsarmut Innerasiens. Getreidebau findet nur in geschützten Tälern statt. Sonst kann nur Viehzucht betrieben werden.

Jarkand (38° n. B., also wie Smyrna, Lissabon) hat im Jahresmittel 13,8°, im Januar —4,5°, im Juli 26°, und Urga (am Nordrand der Gobi, in gleicher Breitenlage wie München) hat im Jahresmittel —2,2°, im Januar —26,6 und im Juli 17,4°.

Die vorderasiatische Zone hat subtropisches Klima, also das Klima und die Kulturen der Mittelmeerländer (siehe daselbst). Die Monate April bis Oktober sind fast regenlos. Viel Sonnenschein und wenig Regen charakterisieren diese Zone.

Die Monsunzone von Süd- und Ostasien wird von den Jahreszeitenwinden (den Monsunen) beherrscht. Sie erstreckt sich auf die Küstengebiete des Arabischen Meeres, auf Vorder- und Hinterindien bis zur zentralasiatischen Gebirgsumwallung, auf Südostasien, einschließlich Mittelchinas, der Südhälfte Koreas und Japans. Vor allem ist es der Südwest-, der Sommermonsun, der das asiatische Tropengebiet beherrscht; er bringt die Regenfülle und mit ihr die ungeheure Pflanzenfülle. Die Zeit von Juni bis Oktober ist die nasse Jahreszeit; ihr folgt die gemäßigte von Oktober bis Ende Februar und dieser die heiße von März bis Juni. Die Gebirge werden zur Regenzeit mit Regenströmen übergossen. Das 1250 m hoch gelegene *Tscherrapundschi* (Cherrapunji) im Khassiagebirge im nordöstlichen Indien ist der regenreichste Ort der Erde, den man kennt, mit 1200 cm Niederschlägen im Jahre. Kalkutta hat 167 cm Niederschlagsmenge, Bombay 190 cm, die Westghatta bei Puna 72 cm, Manila und Batavia je nicht ganz 200 cm.

Temperatur einiger wichtigerer Orte im asiatischen Monsungebiet:

Agra,	Jahresmittel	25,6°	Januar	15,5°	Juni	34,6°
Kalkutta,	„	25,4°	Dezember/Januar	18,4°	Mai	29,5°
Peking,	„	11,7°	Januar	—4,7°	Juli	26,0°
Nagasaki,	„	15,6°	Januar	5,0°	Juli	26,7°

Der Nordostmonsun ist der trockene Monsun. Den Übergang vom Südwest- in Nordostmonsun und umgekehrt nennt der Seemann das „Kentern" des Monsuns. Die Übergangszeiten sind teils windstill, teils werden sie von heftigen Stürmen und Orkanen (Cyklonen, Taifunen) heimgesucht.

Der Äquator scheidet in Inselindien das Gebiet des Südwestmonsuns von dem des Nordwestmonsuns des hinterindisch-australischen Tropengebietes. Während des südhemisphärischen Sommers weht der Nordwestmonsun. Er ist der Regenmonsun, doch ist er nur ein schwaches Abbild des nordhemisphärischen Südwestmonsuns.

Das Monsunklima ist vielfach gesundheitsfeindlich. Die Malaria tritt überall in seinem Ausdehnungsgebiet auf. Außerdem ist hier der Hauptherd der

tropischen Dysenterie, Ruhr. Auch die Pest sucht vorzugsweise das Monsungebiet auf. Indien ist ferner ein Hauptherd der Cholera und Vorderasien des Aussatzes.

§ 302. Bevölkerung. Die orographischen und klimatischen Hauptgebiete trennen auch die Völker Asiens voneinander. In Zentralasien tritt die mongolische Rasse in den Vordergrund. Ostturkestan bewohnen die *Turktataren*, die teils als Nomaden durchs Land ziehen, teils als seßhafte Bevölkerung den Ackerbau betreiben. Die Nordmongolen, die *Burjäten*, wohnen im W und O des Baikalsees, die Westmongolen oder *Kalmücken* in der Dsungarei und im Tienschan. Die Ostmongolen bewohnen vorzugsweise die Mongolei. Auch die *Tibetaner* gehören der mongolischen Rasse an. Die Mongolen treiben Schaf-, Rinder-, Pferde- und Kamelzucht. Fleisch, Milch und die hieraus bereiteten Produkte sind ihre Hauptnahrung. Die Wolle, Haare und Felle sind die Stoffe zu ihrer Kleidung und Wohnung. Über ganz Zentralasien ist der Genuß des Ziegeltees verbreitet, der aus China eingeführt und als Suppe mit Salz und Butter zubereitet wird.

Die Bewohner Nordasiens gehören ebenfalls zur mongolischen Rasse; es sind die *Wogulen* am Ural, die *Ostjaken* zwischen Ob und Jenissei und nördlich von ihnen die *Samojeden*, die *Tungusen* zwischen Jenissei und Lena. Es sind meistens Hirtenvölker, die im Sommer ihr Nomadenleben führen. Die wichtigsten Haustiere sind Hund und Renntier. Die Tungusen benutzen das Renntier sogar zum Reiten. An der Lena wohnen noch als ein mongoloider Stamm die *Jakuten*, die den Kirgisen nahe verwandt sind. Sie treiben Jagd und Fischfang, auch Viehzucht und an der mittleren Lena Ackerbau. Die Kirgisen dagegen sind nur Nomaden, die Russisch-Zentralasien durchstreifen. Die nordöstlichen, kaum noch mongoloiden Völker Asiens hat man als Arktiker oder Hyperboräer bezeichnet. Zu ihnen zählen die *Tschuktschen*, die *Ainos* auf Yesso und einige andere Volksstämme.

Die Bewohner Westasiens sind die *Turktaren* (die Osmanen oder Türken und die Turkmenen in Transkaspien), die *Semiten* (die Bergvölker im Libanon, die Völker Arabiens) und die *Arier*. Die bedeutendsten arischen Völkerstämme sind die *Perser*, die mit *Afghanen* und *Belutschen* als *Iraner* bezeichnet werden. Auch die *Armenier* sind Arier mit etwas jüdischem Gepräge. Der Armenier ist der geborene Handelsmann. An Geriebenheit und geschäftlicher Schlauheit übertrifft er den Juden und Griechen. Dieser bereitet ihm als Kaufmann in den Küstenplätzen viel Konkurrenz. Im Kaukasus wohnt noch eine Anzahl kleinerer arischer Stämme, so die *Georgier* oder *Grusier*, die *Swanen*, die *Tscherkessen* u. a.

Das Monsungebiet ist das Ausbreitungsgebiet der mongoloiden Kulturvölker der *Chinesen, Japaner* und *Koreaner*, der *Malaien* auf Inselindien, einem Teil von Formosa und auf der Halbinsel Malakka, und der Völker Indiens. Chinesen, Japaner, Tongkinesen und alle anderen verwandten Völker zeichnen sich durch ihren Ernst, durch ihr höfliches und zeremonielles Wesen, wie auch durch ihr Geschick zum Handel und zur Schiffahrt aus. Der chinesische Fleiß im Feldbau ist bekannt. Indien zeigt ein buntes Gemisch von Volksstämmen. Die herrschende Rasse sind die *Hindu*, ein arischer Volksstamm, der die dunkelfarbigen und tieferstehenden *Dravida* nach dem südlichen Dekan drängte. Diese veranlaßten

wiederum die *Singhalesen* zur Auswanderung nach Ceylon. Ihnen folgten später die *Tamulen*, ein Stamm der Dravida[1]).

Volksdichte und Beschäftigung. Unter den außereuropäischen Kontinenten ist Asien mit 18 bis 20 Bewohnern auf 1 qkm der am dichtesten bevölkerte. Die dünnst bevölkerten Gebiete sind Innerarabien, Zentralasien und Russisch-Asien, also jene Landstrecken, die in der Hauptsache von Hirtenvölkern, Fischern und Jägern bewohnt werden. Hier kommt kaum 1 Person auf 1 qkm. Dagegen ist das Monsungebiet sehr dicht bevölkert, auf vielen Strichen, besonders in China, 100 bis 200 Menschen und mehr auf 1 qkm. Die Natur spendet ja in diesen Gegenden unerschöpfliche Reichtümer. Die Chinesen und Japaner beschäftigen sich mit intensivem Ackerbau, den man richtiger als Gartenbau bezeichnen kann. Die malaiischen Völker Hinterindiens und Inselindiens betreiben primitiven Hackbau im Innern des Landes, mehr Plantagenbau in den Küstenländern. Ackerbauer sind die Inder, die Nordchinesen und Koreaner, die Bewohner Südsibiriens und der Uferlandschaften am Amu und Syr, sowie der größte Teil der Bewohner Vorderasiens.

§ 303. Asiens Welt- und Verkehrsstellung. Asien hat eine günstige Weltstellung, die zwar durch das emporstrebende Europa in den Hintergrund getreten ist, neuerdings aber durch das Einspannen Ostasiens in den Weltwirtschaftskreis wieder zur Geltung kommt. Schon seit uralten Zeiten findet ein stetiger Austausch von geistigen und materiellen Erzeugnissen zwischen Asien und Europa statt. Von der chinesischen und japanischen Kultur erhielt zwar Europa früher wenig Anregung, wohl aber von der indischen, assyrischen, chaldäischen und persischen Kultur.

All unsre wichtigeren Haustiere bis zum Huhn, mit Ausnahme des Schweins, haben ihre Heimat in Vorder- und Zentralasien, in China Seidenraupe, Goldfisch und Fasan. Ebenso stammen unsre Getreidearten, Weinstock, Kirschbaum und Edelobst aus Asien. Auch die Industriepflanzen Flachs und Hanf weisen auf asiatischen Ursprung hin. Das Monsungebiet ist vorzugsweise der unerschöpfliche Produzent unserer bevorzugtesten, wichtigsten und reichsten Kolonialwaren und Gewürze. (Vgl. §§ 163, 307, 317.)

Der erste größere Handelsverkehr zwischen Europa und Asien entwickelte sich mit Alexanders des Großen Zuge nach Indien. Der Karawanenhandel durch Zentralasien (auf der Seidenstraße) wurde besonders von chinesischen Kaufleuten betrieben. China, Hinterindien wurden in den Kreis europäischer Handelstätigkeit hineingezogen, nachdem der venezianische Kaufmann *Marco Polo* durch seine Reisen in Asien 1271 bis 1295 helleres Licht über jene Gebiete gebracht hatte. *Vasco da Gama* trug mit seiner Entdeckung des Seewegs nach Ostindien (1498) zur Kenntnis von Süd- und Südostasien bei. Der Handel dieser Länder wurde für Westeuropa erst in größerem Maße durch die *Englisch-indische Kom-*

---

[1]) Von der asiatischen Gesamtbevölkerung sind nur 20 Millionen Christen, 165 Mill. Mohammedaner, etwa 400 Mill. Buddhisten, 225 Mill. Hindu, 250000 Juden und der Rest großenteils Heiden.

panie (1601) und die *Holländisch-indische Handelsgesellschaft* (1602) nutzbringend. Aber erst in den letzten Jahren haben die meisten europäischen Kulturländer an dem europäisch-asiatischen Verkehr und Handel selbst mit Hand angelegt und zum nicht geringsten Teile das Deutsche Reich. Der chinesich-japanische Krieg (1894/95) und der Krieg, der von europäischen Völkern gegen China im Jahre 1900 geführt wurde, sowie der russisch-japanische Krieg 1904/05 haben Ostasien in den Brennpunkt der wichtigsten politischen und wirtschaftsgeographischen Interessen gerückt. Ostasien hat durch seine Volksdichte und durch seine Bodenschätze alle Anwartschaft darauf, sich zum dritten großen Welthandels- und Weltwirtschaftsgebiet der Erde zu entwickeln. Alle größeren europäischen Kulturvölker und die Union haben die Hafenplätze Ostasiens und andere wichtige asiatische Hafenplätze an ihr Netz regelmäßiger Schiffsverbindungen geknüpft.

Verschiedene deutsche Reedereien unterhalten einen regen Fracht- und Personenverkehr mit Asien, insbesondere mit Ostasien. Allen Schiffahrtsgesellschaften voran stehen der *Norddeutsche Lloyd in Bremen* und die *Hamburg-Amerika-Linie* in Hamburg, die alle 2 Wochen abwechselnd ihre Dampfer nach Jokohama senden; die ganze Strecke von 12681 Seemeilen wird in reichlich 50 Tagen durchmessen (S. 78, 79). In Asien werden die Häfen Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki und Kobe angelaufen. Außerdem werden von beiden deutschen Gesellschaften die Anschlußlinien Schanghai-Hankau befahren und von der Hamburg-Amerika-Linie allein Schanghai-Tsingtau, Schanghai-Hongkong-Kanton, Hongkong-Nagasaki-Wladiwostok und Hongkong-Tschimulpo-Port Arthur.

§ 304. Binnenverkehr. Der Binnenverkehr wird wohl durch die Flüsse unterstützt, doch leidet er durch die große Fläche des abflußlosen Gebietes. Im allgemeinen sind die asiatischen Flüsse für Verkehrszwecke geeignet. Die Schiffahrtsdauer ist bei den südlichen Flüssen eine beständige, bei den nördlichen wird sie infolge der tiefen Temperatur durch eine 7 bis 8 Monate lange tote Zeit unterbrochen, der Amur bei Nikolajewsk nahezu 100 Tage. Auf dem Amur wird von Stretensk nach Chabarowsk, dem Endpunkt der Ussuri-Eisenbahn Wladiwostok-Chabarowsk, eine Dampferverbindung unterhalten. Die Fahrt dauert etwa eine Woche. Für einen regelmäßigen Dampfschiffahrtsverkehr ist von den großen Strömen der Hoangho am ungeeignetsten, höchstens nur auf einzelnen Strecken seines Mittel- und Unterlaufes.

Im Oberlauf hat er zu starkes Gefälle und im Unterlauf setzt er den Löß in großen Sandbänken ab und verlegt hier auch unter fürchterlichen Überschwemmungen sein Flußbett. Er ist „Chinas Sorge“ oder „Familienruin“. In den letzten 2500 Jahren hat er seinen Unterlauf 9mal geändert.

Der Hoangho und alle anderen zahlreichen chinesischen Flüsse sind aber von einer großen Menge von Booten und Dschonken belebt, auf denen der Chinese weit ins Innere des Landes hinein Handel und Verkehr betreibt. Der Jangtsekiang kann bis Wutschang-Hankau von

großen Seeschiffen befahren werden und von Dschonken bis nach Sutschou, der Hauptstadt von Szetschwan (2480 km von der Mündung). Den Verkehr auf dem Jangtsekiang vermitteln mehrere Dampfschiffahrtsgesellschaften, deren Dampfer bis Itschang gehen. Flach gebaute Dampfer können bis Tschungking fahren (2011 km von der Mündung entfernt). Der großartige Kaiserkanal, der Peking mit Hangtschou verbindet, ist teilweise verfallen; er war einst gebaut worden, um als eine vor Seeräubern und Stürmen sichere Wasserstraße den Tee und Reis Südchinas nach Peking zu befördern. Jetzt hat er seine Bedeutung verloren.

Die Eisenbahnen Asiens. Der asiatische Handel und Verkehr kann erst durch die Eisenbahnen in rechten Fluß gebracht werden. Nur zwei Gebiete sind von einem dem Verkehr entsprechenden Verkehrsnetz durchzogen, Vorderindien und Japan.

In Japan durchfährt man die zusammenhängende Strecke Nagasaki-Kobe-Jokohama-Tokio in 48 bis 52 Stunden.

In den starren chinesischen Körper bringen erst in jüngster Zeit die Eisenbahnen Leben und Bewegung. Sie gehen von den Küstenstädten aus. Die deutsche Schantungbahn fährt von Tsingtau über Kiautschou, Weihsien, Tsehotien nach Tsinanfu (-West) 14 Stunden (412 km).

Von Peking, das bereits in regelmäßigem Eisenbahnverkehr mit Tientsin und Tongku steht, wird eine Bahn direkt südwärts über Hankau nach Kanton führen[1]). Von Saigon in Französisch-Hinterindien, von Bangkok in Siam, von Rangun führen Bahnen ins Innere; die längste von ihnen ist die letztere, sie führt nach Mandalay und weiter nach Mogaung in Oberbirma. In Inselindien wird nur Java von einer Längsbahn durchzogen. Auf Sumatra laufen einige kleine Bahnen von der Küste nach dem hochgelegenen Innern zu klimatischen Erholungsstätten oder Militärstationen. Über die Bahnen Vorderindiens, Zentral- und Nordasiens vgl. S. 180, 242, 243, 244.

Die asiatischen Karawanenstraßen. Für den Binnenhandel Asiens werden die Karawanenwege des Innern noch auf lange Zeit ihre Bedeutung behalten. Die Ausgangspunkte der Karawanenstraßen liegen im W in Vorderasien und im O in China. In der Pamirregion treffen ein östlicher und ein westlicher Haupthandelsweg zusammen, nicht aber um ihre Waren auszuwechseln, wie es in alter Zeit geschah (Seidenstraße), denn Hochasien und Ostasien ist heute mehr nur ein selbständiges Karawanenhandelsgebiet, ebenso auch Westasien. Die ostasiatischen Karawanenstraßen nehmen in Hankau und in Peking ihren Anfang. Zwischen beiden liegt in Schensi *Singan*, das vorwiegend die Karawanen nach Tibet und der Mongolei entsendet. Von *Peking* laufen zwei wichtige Straßen nordwestwärts nach *Urga* und weiterhin nach *Maimatschin*. Die östliche von beiden ist die russisch-chinesische Handelsstraße und die Straße der russischen Post, die westliche ist die Straße der chinesischen Post. Diese Poststraßen haben durch die mandschurische Bahn Rußlands sehr an Verkehr und Bedeutung eingebüßt. Von der chinesischen Poststraße zweigt

[1]) Die Strecke Kanton—Hangkau ist bereits im Bau.

sich innerhalb des Wüstengebietes (bei der Oase *Sairussu*) ein westlicher Karawanenweg nach *Kobdo* ab, der zuletzt Semipalatinsk erreicht. Von Singan (Hsingan) ging die alte Seidenstraße aus.

Die Seidenstraße führte von Singan über Lantschou und durch die Jümönnpassage ins Tarimbecken, von da aus weiter durch das Pamirhochland nach Baktra Zariaspa, nach Merw (Antiochia Margiana), zuletzt durch Ekbatana nach dem Tigris (Opis, Seleucia) und Euphrat (Babylon); von da aus werden die Seidenstoffe, die zur Römerzeit mit Gold aufgewogen wurden, zu Schiffe um Arabien herumgefahren und in Akabah gelandet, von wo sie nach Antiochia gingen und weiter in die verschiedensten Gegenden des Abendlandes.

Von *Hankau* geht ein wichtiger Karawanenweg direkt nach W, überquert die Oberläufe der südostasiatischen Ströme, führt nach *Lhasa*, *Leh* und geht durch den Kabulpaß nach Kandahar, wo er seine Fortsetzung in den westasiatischen Landhandelswegen findet. Die ostasiatischen Handelswege befördern vorzugsweise Tee und Seide nach dem asiatischen Innern und tauschen dafür Vieh, Felle und andere tierische Erzeugnisse ein. In Westasien führen die Karawanenwege von *Kandahar* über *Herat* nach dem Kaspischen Meere oder von Kandahar über Kerman, Jesd, Kaschan nach Teheran und weiter nach *Tabris* und dem Schwarzen Meere, bzw. *Konstantinopel*. Auf dem Wege von der Küste her werden Baumwollenstoffe, europäische Eisenwaren und andere Industrieartikel, auch Getreide befördert; aus dem Innern holt man asiatische Hausindustrieartikel, wie Schals und Teppiche, Wolle. (Über die vorderasiatischen Karawanenstraßen vgl. § 291.)

Als Lasttiere werden in Asien Pferd, Esel, Maulesel, Renntier, Rind und besonders Kamel benutzt. Eine Eigentümlichkeit Tibets besteht in der Benutzung des Yak als Saumtiers. In den Gebirgsgebieten des oberen Indus und Brahmaputra müssen sogar Schafe und Ziegen die Transportmittel abgeben[1]).

II. Die einzelnen politisch selbständigen Wirtschaftsreiche Asiens.

China.

§ 305. Größe und Einteilung. China ist nach Rußland der größte geschlossene, zugleich aber der volkreichste Staat Asiens. In der Bevölkerungszahl wird es nur von dem gesamten britischen Reich übertroffen. Als Staat ist es der älteste unter den jetzt die Erde beherrschenden Reichen.

Das eigentliche China	(die 18 Prov.) 3 907 000 qkm	407,7 Mill. E.[2]),	103 auf 1 qkm
Chinesische Nebenländer	7 111 000 „	18,7 „ E.,	2,6 „ 1 „
	Summe (abgerundet) 11 000 000 qkm	426 Mill. E.,	38 auf 1 qkm

[1]) Vgl. Bd. I, § 96. — [2]) Nach anderen Schätzungen beträgt die Bevölkerungszahl einschließlich der 19. Provinz nur 320,5 Mill.

China hat ungefähr die gleiche Breitenlage wie die Union. Im S reicht es über den Wendekreis des Krebses hinaus und im N wird es vom 50° n. Br. geschnitten, also von der Linie, die Süddeutschland von Mittel-, bzw. Norddeutschland trennt.

Die von den selbständigen Staaten Asiens beherrschte Fläche wird fast zur Hälfte von China beansprucht; ebenso auch die reichliche Hälfte von der Bevölkerung dieser Staaten. Nicht allein an Größe und Bevölkerung, sondern auch an Bedeutung überragt China Korea, Siam, die Himalajastaaten Nepal und Bhutan, Persien, Afghanistan und die unabhängigen Gebiete Arabiens (Oman). Nur Japan hat wie China eine ähnlich große Bedeutung für Ostasien.

Die chinesischen Nebenländer sind die Mandschurei (Hauptstädte: Mukden, Kirin, Vertragshafen Niutschwang), die Mongolei (Urga, Maimatschin), Dsungarei (Kuldscha, Urumtsi), Ostturkestan (Jarkand, Kaschgar) und Tibet (Lhasa).

Das eigentliche China, „das Reich der Mitte", ist „das Reich der 18 Provinzen"[1]), zu denen als 19. Provinz „Sintsiang", das Gebiet im O von Ostturkestan, gezählt wird.

§ 306. Die Bewohner Chinas. Der Bewohner des Reiches der Mitte ist klug, scharfsinnig, berechnend und außerordentlich emsig und fleißig. Die geistige Kraft kommt bei ihm weit mehr auf dem Gebiete des Verstandes als auf dem der Phantasie zur Geltung. Die persönliche und öffentliche Sauberkeit läßt allerdings sehr zu wünschen übrig, ebenso die Wahrheitsliebe und Dankbarkeit. Die Verachtung des Fremden ist eine natürliche Folge der jahrhundertelangen Abgeschlossenheit des Landes. Der Chinese arbeitet Tag für Tag, Sonntagsruhe ist ihm unbekannt, nur beim Jahreswechsel im Februar wird 14 Tage hindurch gefeiert. Das Handeln ist ihm angeboren, und in weiten Gebieten Ostasiens und auf dem malaiischen Archipel ist er der Kaufmann. Aber auch als Handwerker ist er sehr geschickt, und der chinesische Arbeiter (*Kuli*) ist wegen seiner großen Geschicklichkeit in den verschiedenartigsten Arbeitsgebieten, wegen seines Fleißes, seiner Anspruchslosigkeit und Genügsamkeit ein gefährlicher, gefürchteter und verhaßter Konkurrent des weißen Arbeiters in Australien und Amerika. Die außerordentliche Fähigkeit, in jedem Klima wohnen zu können, bedingt den wirtschaftlichen Erfolg der Chinesen.

Die Chinesen wie ihre andern nächstverwandten Völker scheiden sich in vier Stände, deren erster die Gelehrten (*Mandarinen*, Beamte) sind. Ihnen reihen sich in Ansehen und Rang die Bauern an, denen erst die Handwerker folgen und zuletzt die Kaufleute. Die chinesische Kultur ist bodenwüchsig. Erst gegen Ende des 19. und mit Beginn des 20. Jahrhunderts haben fremde Kulturelemente hie und da Breschen in den alten und versteinerten chinesischen Kulturkreis geschlagen. Die Herstellung des Papiers, des Schießpulvers (dies aber nur zu Feuerwerkszwecken), die Buchdruckerkunst, den Kompaß, die Glas- und

[1]) Die 18 Provinzen. Südliche Provinzen: Kwangtung, Kwangsi, Yünnan, Kweitschou; westliche: Szetschwan, Kansu, Schensi; mittlere: Hunan, Hupei; östliche: Fokien, Kiangsi, Tschekiang, Nganhwei, Kiangsu; nördliche: Honan, Schantung, Schansi und Tschili.

Porzellanfabrikation haben die Chinesen früher als die Europäer erfunden. Auch in der Baukunst haben die Chinesen viel geleistet (Pagoden, Kaiserkanal); die so oft beschriebene und angestaunte große chinesische Mauer (2450 km lang), die gegen den Einfall nordischer Nomadenvölker gebaut worden war, verfällt mehr und mehr.

Der Chinese hat die Neigung, gedrängt beisammen zu wohnen. Wir finden kaum einen zweiten Weltstaat, der so viele Großstädte wie China aufweist. Freilich sind die Einwohnerzahlen oft überschätzt worden, aber doch gibt es einige Städte, die 1 Mill. E. haben oder wenigstens nicht weit davon entfernt sind, wie *Kanton*, *Peking*, *Tientsin*, *Singan*, *Hankau*, *Hangtschou*, *Siangtan*, *Tschengtu*, *Nantschang*. Über 500000 Bewohner haben außerdem *Schanghai*, *Sutschou*, *Futschou*. 200000—500000 Bewohner haben *Nanking*, *Ningpo*, *Tschungking* u. a. Am bevölkertsten sind die Provinzen am Jangtsekiang, besonders die Provinz Szetschwan, wo in der Ebene von Tschengtu auf 6200 qkm 3½ Mill. Menschen wohnen, d. h. 564 Menschen auf 1 qkm. Viele Chinesen wandern auch aus nach den Ländern, wo man sie noch leiden mag (zumeist nach asiatischen Ländern), doch werden sie selten im fremden Lande ansässig.

§ 307. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Das produktive China ist vorzugsweise das Gebiet der beiden Riesenströme Hoangho und Jangtsekiang, wobei die Wasserscheide beider Gebiete zugleich zwischen den Produkten Nord- und Südchinas scheidet.

Das ganze Kulturland ist in viele kleine Flächenstücke zerlegt, die als Lehen der Krone an die Bauern verteilt sind. Das Stück Kulturfläche bleibt so lange in den Händen des Bauern und seiner Nachkommen, als sie dasselbe bebauen wollen und die nötigen Steuern dafür aufbringen, je nachdem der Boden ertragsfähig ist, 3 bis 14 Mk. für 1 ha. Der einzelne Besitz ist nicht größer als der unsers Kleinbauern (S. 37). Da aber diese kleine Kulturfläche zumeist von einer fruchtbaren Krume (Löß) bedeckt wird oder in südlich begünstigten Gebieten liegt, so wird sie sehr intensiv bebaut, so daß der Ackerbau zu einem richtigen Gartenbau sich ausgebildet hat. Eine Folge des intensiven Ackerbaues ist, daß China trotz seiner dichten Bevölkerung dennoch imstande ist, seinen Bedarf durch seine eignen Erzeugnisse fast ganz allein zu decken. Eine andere Folge der gartenartigen Bearbeitung des Kulturbodens ist das urückdrängen von Wiesen und Weiden. Diese sind für den Chinesen auch nicht so nötig, da er sich wenig oder gar nicht mit Viehzucht beschäftigt und den Genuß von Milch und Butter nicht kennt. Der chinesische Kleinbauer treibt fast immer einige Kulturen nebeneinander.

Von den Nährpflanzen sind Durra, Reis und Weizen die wichtigsten. Durra wird in ganz China gebaut, am intensivsten im N. Der Weizen wird auch mehr im N, wo besonders die fruchtbaren Alluvialebenen der Provinz Schensi die chinesische Kornkammer sind, der Reis hauptsächlich im S gebaut, wo die Gegend am untern Jangtsekiang einem einzigen Reisfelde gleicht, auf dem zweimal des Jahres geerntet wird. In den südlichen Provinzen (Kwangtung, Kwangsi) hat man auf Flößen in

ruhigen Gewässern sogar schwimmende Reisfelder hergestellt und so gleichsam eine künstliche Erweiterung des von der Natur gegebenen Bodens herbeigeführt. Doch genügt nicht ganz der eigene Reisertrag, und hinterindischer Reis muß noch eingeführt werden. Fernerhin werden Gerste, Mais, Buchweizen gebaut, außerdem viele Hülsenfrüchte (Bohnen)[1]) und außer Durra noch verwandte Hirsearten, in den höher gelegenen Gegenden Hafer, Kartoffeln. Auch werden viele Zwiebelgewächse kultiviert, ferner die Eierpflanze, deren Früchte gern gegessen werden[2]); überhaupt sind der Gemüsebau (Spinat, Weißkohl, Rüben, Knoblauch, Kürbis, Gurken, Ingwer, Batate, Yams) und die Obst- und Südfruchtkultur (weniger unsere Obstsorten, sonst aber Granaten, Mangos, Aprikosen, Quitten, Apfelsinen, Feigen, Wein in N, Litschi und Longan[3]) im S u. a. m.) sehr ausgedehnt; aber infolge der althergebrachten schematischen Anbauungsweise werden keine edleren Obst- und Gemüsesorten erzeugt.

Unter den Genußmittel liefernden Pflanzen steht der Tee obenan. Seine ursprüngliche Heimat ist Assam und Cachar (Katschar). So ähnlich wie bei uns der Wein wird der Tee auf Hügeln und Berggeländen bis zu Höhen von 1500 bis 2000 m., die sich wegen der Bewässerung nicht mehr zur Reiskultur eignen, angepflanzt[4]). Seine Kulturfläche ist zweimal so groß wie das Areal des Deutschen Reiches, sie reicht vom 22° bis zum 38° n. Br. (in Japan und Ostindien bis zum 39°). Der beste Tee entstammt der Provinz Fokien, wo der der *Boheahügel* besonders berühmt ist. Die größten Teemärkte liegen am Jangtsekiang, Hankau mit seinen Nachbarorten Hanyang und Wutschang und weiter stromaufwärts Itschang und Tschungking.

Der Tee wird drei- bis viermal im Jahre geerntet. Die ersten und besten Sorten werden im April geerntet. Die andern Ernten fallen auf Mai, Juni und die des geringwertigen Congutees auf Juli. Die Winterruhe dauert 3 bis 4 Monate. Die verschiedenen Ernten und die verschiedenen Blätter des Teestrauches ergeben die verschiedenen Sorten. Die Frühlingsschößlinge, die mit dem Finger abgekniffen werden, ergeben den feinsten Tee, die Blätter und Stengelteile der nächstfolgenden Ernten die andern und mehr und mehr an Wert abnehmenden Sorten. Je nachdem der Tee behandelt wird, unterscheidet man grünen, gelben, schwarzen, roten und Ziegeltee. Hauptsächlich spricht man von grünem und schwarzem Tee. Dieser überwiegt jenen in der Menge. Der schwarze Tee macht noch eine Gärung (Fermentation) durch, die die braune Färbung gibt, während der grüne, nachdem er durch Dämpfung rasch abgewelkt ist, an der Luft getrocknet wird. Die besseren schwarzen Teesorten werden auch parfümiert, während der grüne von den die Ausfuhr Betreibenden vielfach durch Berlinerblau, vermischt mit Speckstein oder Gips, gefärbt wird.

---

[1]) Vorzugsweise im Sungari- und Liauhotal zwischen den Gebieten von Bajansussu und Mukden. Die Bohnen liefern außer Nahrung auch Öl und die aus Ölerzeugung zurückgebliebenen Rückstände Düngungsmittel und Bohnenkuchen zur Viehfütterung (Ausfuhrartikel). — [2]) Auch in Persien und Kleinasien, wo sie „Patlitdschan" heißt. — [3]) Longan und Litschi sind beerenartige und weinbeerähnlich schmeckende Früchte vom Longanbaum (*Nephelium longanum*) und Litschibaum (*Nephelium litchi*). — [4]) Vgl. Bd. I, § 57.

Der meiste schwarze Tee kommt aus der Provinz Fokien und Nachbargebieten (Exporthäfen: Futschou, Amoy, Kanton), aus Hunan und Hupei (Hankau und Schanghai), der meiste grüne aus den Provinzen Nganhwei und Tschekiang[1]). Der Staub (Blätterhaare) vom schwarzen Tee und sonstige Blatt- und Stengelabfälle bei der Teebereitung werden in Backsteinform zusammengepreßt und kommen in mehreren Sorten als Ziegeltee in den Handel; er wird von den Mongolen, Tibetanern, Tungusen und Kirgisen gekauft. Die Teeausfuhr Chinas hat auf ihrem Hauptmarkt London seit reichlich 10 Jahren mit der Konkurrenz von Britisch-Indien und Ceylon schwer zu kämpfen, deren Teesorten indessen die chinesischen an Aroma trotz sorgfältiger Kultur noch nicht erreichen. Die Ausfuhr nach London ist aber am meisten durch Rußland beeinträchtigt worden, das jetzt direkt seinen Teebedarf zu Lande oder über Odessa deckt.

Die Tabakanpflanzungen Chinas vergrößern sich auch allmählich. Hauptanbaugebiete sind südlich von Schanghai und im NW des Reiches. Da man in China keine Butter kennt, bieten die Ölgewächse einen Ersatz, so Sesam (dem Chinesen eine der wertvollsten Nutzpflanzen), Flachs und Raps im N und Erdnuß im S. Zuckerrohr wird in den südlichen Provinzen mit vielem Erfolg gebaut, doch langt der im Land erzeugte Zucker bei weitem nicht für den Bedarf. Im SW des Landes, in Szetschwan und Yünnan, wird die Mohnpflanze angebaut, die jährlich über 5 Mill. kg Opium ergibt. Rhabarber liefern die tibetanischen Grenzdistrikte und mandschurische Gebiete (besonders bei Kirin) die an sich wertlose, aber von den Chinesen als Heilmittel außerordentlich geschätzte Droge Ginsengwurzel. Der chinesische Zimt bildet im S (Kwangsi, Kwangtung) eine einträgliche Kultur.

Von den Industriepflanzen hat die Baumwolle für China die größte Bedeutung, deren Kultur sich vom S über die Mitte bis weit nach Nordchina hinein erstreckt, am intensivsten indessen im Sikiangtal und in den Tälern des Jangtsekiang und Hoangho und auf den zwischen beiden gelegenen Ebenen. Es wird so viel Baumwolle erzeugt, daß die Ausfuhr an Rohbaumwolle die Einfuhr um etwa 6 Mill. Mk. übersteigt. Als andere Faserpflanzen baut der Chinese Hanf (Tschili, Hunan, Hupei, Szetschwan, Fokien, Kwangtung, Kiangsi) und Ramie (in denselben Provinzen wie der Hanf, weniger nur in Tschili)[2]). Der Papiermaulbeerbaum wird allenthalben angepflanzt; aus seinen Fasern (Tapafaser) verfertigt man in Europa feste Papiere, in China und Japan auch Gewebe. Der überall gehegte weiße Maulbeerbaum dient der Seidenraupenzucht. Von dem Ruße der *Elaeocca cordata*, einer Euphorbiacee, gegewinnt man die tiefschwarze chinesische Tusche. Als Farbpflanzen

[1]) Die handelsüblichen schwarzen Teesorten sind: 1. Pecco, allein aus den Blattknospen und nächstem Blatte bestehend; die Blattunterseite ist noch silberhaarig, d. h. Bai-chao (Blumen-Pecco); 2. Souchong; 3. Pouchong; 4. Congu; 5. Oolong und 6. Caper (schwarzer Schießpulvertee). Letztere Sorte ist sehr schlecht. Die handelsüblichen grünen Teesorten sind: 1. Haysan (Hyson = Frühling); 2. Young Haysan (Uximen-Tee); 3. Haysan-chin (Skin); 4. Imperial-, Kaiser-, Perl- oder Tschy-Tee; 5. Schießpulvertee (Gunpowder) und 6. Tonkay (Twankay, Songlo, Singlo). — [2]) Das „Chinagras“ (Ramie) ist eine nesselartige Pflanze, die zur Herstellung von Grasleinen, Hosenleinen, Chinagrasseloth, Seilen und Papier gebraucht wird. — Vgl. über Ramie auch Bd. I.

für das beliebte Blau werden Indigo, Waid und Saflor (in den Jangtseprovinzen) angepflanzt. Bambusse liefern Material für Haus-, Möbel- und Brückenbau. Weiden und Eschen werden als Nährpflanzen für Wachs liefernde Insekten angebaut, in Südchina Firnisbäume zur Gewinnung von Ölen. China liefert außerdem Gallnüsse. Eine Waldwirtschaft kennt man infolge der gartenartigen Ausnutzung des Bodens in China nicht.

§ 308. Erzeugnisse der Tierwelt. Viehzucht. All unsre Haustiere finden sich auch in China vor, ohne daß man sich indessen hier mit ihrer Zucht besondere Mühe gibt. Die Tierhaltung steht in keinem buddhistischen Land auf besonders bemerkenswerter Stufe. Der Hauptfleischlieferant ist das Schwein, das als Allesfresser überall gezogen wird, das auch seine Wohnstätte vielfach mit der der chinesischen Familie teilt, selbst auf den Flußkähnen Südchinas. Neben der Schweinehaltung hat die Geflügelzucht große Bedeutung, vor allem aber die Seidenraupenzucht, die am stärksten im Jangtsegebiet blüht. China bringt etwa 10 Mill. kg. Seide auf den Weltmarkt; die richtige Schätzung der gesamten Seidenerzeugung Chinas, wie auch der andern asiatischen Länder ist wegen des enormen Verbrauchs von Seidenstoffen durch die Eingeborenen nicht möglich. Das Kamel dringt nur bis zu den Grenzen des eigentlichen Chinas vor. In Tibet ist der Yak wichtiges Haus- und Lasttier geworden. Den Boden der Reisdistrikte müssen Büffel bearbeiten. Die Moschustiere in den tibetanischen Grenzgebieten liefern den besten Moschus im Welthandel. Im SW, in Szetschwan, werden vornehmlich auf Eschen die Wachsschildläuse (*Cocus pela*) gehegt, die ein dem Bienenwachs ähnliches Fett (Talg) zu einem Werte von 7 Mill. Mk. des Jahres liefern. Die Fischzucht erstreckt sich über ganz China. Fisch ist neben Durra und Reis die Hauptnahrung des Volkes. Jährlich müssen für 25 Mill. Mk. Fische noch eingeführt werden. Beim Fischfang benutzt man vielfach den Kormoran oder die Scharbe (eine Schwimmvogelart), der in China wie in Japan zum Haustier geworden ist. Weniger Bedeutung haben die Rinder[1]) (im N Zuchtochsen, Fleischtiere für die Europäer in den Vertragshäfen), die Pferde (mandschurische Ponys noch am besten), Esel und Maulesel (im N) und Schafe (aus der Mongolei eingeführt).

§ 309. Erzeugnisse der Mineralwelt. Gegenüber den pflanzlichen und tierischen Erzeugnissen ist die Gewinnung von Schätzen unter der Erde gering, obwohl das ganze Land reich an nutzbaren Mineralien ist. In den ganzen 18 Provinzen findet sich Kohle, besonders im südwestlichen (Yünnan), im mittleren (Hupei) und im nördlichen China (Schansi und Tschili, hier besonders die Kaipinggruben). Die Güte und Mengen der nördlichen Kohlenlager werden schon weit über die deutschen, britischen und nordamerikanischen Kohlenfunde geschätzt. Gegenwärtig sind die Kohlenfelder von Poschan in Schantung die ertrag-

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 67.

reichsten. In Ostschansi gibt es ein Anthrazitlager mit einer Ausdehnung von etwa 35000 qkm und in Westschansi ein Kohlenlager von annähernd gleicher Größe. Bei Peking liefern die Tschaitanggruben ausgezeichneten Anthrazit. Im SO von Hunan hat man die Fläche der Kohlenfelder auf 60000 qkm (viermal so groß wie Sachsen) geschätzt. Im Kohlengebiet von Schansi finden sich auch viele Eisenerze. Yünnan, im SW des Landes, ist besonders reich mit Erzen bedacht. Es finden sich außer Kohle und Eisen Kupfer, Zink, Zinn, Blei, Silber, Quecksilber. Alle diese Erze hat auch die nördlich benachbarte Provinz Szetschwan; dazu noch reiche Salzlager und Salzsolen. Gold wird südlich des Amur und in Schantung gefunden. Den ausgezeichneten Halbedelstein Nephrit („Pu“ der Chinesen) sucht man aus dem Flußgerölle (besonders bei Chotan in Ostturkestan). Hie und da findet man den Agalmatolith, den chinesischen Bildstein, der ein Speckstein aus der Serpentingruppe ist und zu allerhand Skulpturen verwandt wird. Die Provinz Kiangsi am unteren Jangtsekiang liefert namentlich die feine Porzellanerde, das weiße Kaolin. Von den Chinesen sehr geschätzte Edelsteine, die aber wahrscheinlich nur Bergkristalle sind, bringt das Lauschangebirge, nordöstlich von Kiautschou.

§ 310. Industrie und Gewerbe. Die chinesische Industrie ist in ihrem Kleinbetrieb sehr mannigfaltig. Die Maschinen werden durch die vielen kleinen kunstgewandten Hände ersetzt. Künstlerische Fertigkeit und natürlicher Geschmack haben einzelne Gewerbe zu hoher Blüte gebracht. Der hervorragendste chinesische Industriezweig ist die Seidenweberei und Seidenstickerei, namentlich in den Städten Sutschou und Hangtschou im S der Jangtsekiangmündung, in Lantschou im NW des Reichs und vor allem im S, in *Kanton*, der größten Industriestadt des heutigen Chinas. Hanf und Ramie werden gesponnen und zu Stoffen verarbeitet. Kanton ist auch der Mittelpunkt der chinesischen Ramie- oder Grasleinenmanufaktur. Altberühmt ist *Nanking* als Hauptsitz der chinesischen Baumwollenindustrie. Holz und Bambus werden zur Möbelfabrikation benutzt. Überhaupt stehen die Schnitzarbeiten in Holz, Elfenbein und Stein auf sehr hoher Stufe (Lantschou, Kanton). In Tschengtu ist die Silberbearbeitung das Hauptgewerbe. Hier befinden sich viele Teekesselschmiedereien. Außerdem hat hier die chinesische Eisen- und Messingindustrie einen ihrer Hauptsitze (ein andrer in Lantschou), wie auch die Kupferindustrie. Die Eisenindustrie in den Kohlengebieten von Schansi ist auch schon alt. Die Metallarbeiten in Bronze und Email sind altberühmt; doch sowohl hierin, wie in der Porzellan- und Lackindustrie ist China von Japan überflügelt worden. Die Herstellung des geschätzten *Email cloisonné* ist Monopol einzelner Poschaner Familien schon seit der Ming-Dynastie. Die Porzellanmanufaktur ist in Nantschang (südöstlich von Hankau) und dessen östlichen Gebieten zu Hause. Etwa 1 Mill. Menschen finden hier Beschäftigung und stellen das Porzellan her, das außerordentlich feuerfest ist und sich durch seine Dünne und

Leichtigkeit auszeichnet. Dieser Industriezweig wurde in Japan und China schon 2000 Jahre vor Chr. betrieben. Zahlreiche Töpfereien und Glasfabriken finden sich in Poschan und Umgebung. Yentschöng, ein kleiner Ort dieses Gebietes, ist der einzige chinesische Fabrikant für Tafelglas. Eine andere großartige Industrie Chinas sei noch erwähnt, die Papierfabrikation; denn der Chinese verbraucht das Papier zu den verschiedenartigsten Zwecken in ungeheuren Mengen, und trotzdem kann jährlich noch für reichlich 15 Mill. Mk. Papier ausgefahren werden. Der Hauptsitz der Papiererzeugung ist Kanton und Umgebung.

Die Großindustrie hat erst neuerdings ihren Einzug gehalten, besonders durch die Errichtung von Baumwollenfabriken in Schanghai und Seidenhaspelanstalten in Schanghai, Kanton u. a. O.[1]). In allen größeren Städten baut man Mehl- und Reismühlen, die die ursprünglichen zeitraubenden Verfahren der Behandlung von Weizen und Reis ersetzen. In Hanyang, dem großen südwestlichen Vorort von Hankau, gibt es ein großes chinesisches Eisenwerk.

Das größte Industriebecken dürfte sich in Schansi entwickeln, wo ungeheure Kohlen- und Eisenvorräte nebeneinander vorkommen. Außerdem birgt Schansi noch viele andere Schätze über und unter der Erde, so daß diese große Provinz wohl als reichstes Land der Erde gelten kann. Unter allen chinesischen Gebieten wird es sich zum Brennpunkt der ausländischen Interessen in China entwickeln.

§ 311. Der Binnenverkehr und wichtige Binnenhandelsplätze. Der Binnenverkehr und -handel ist in China außerordentlich entwickelt. Er bedeutet eine ungeheure Macht, die in einem festen System von Gilden oder Syndikaten besteht, die dem einzelnen nur ein beschränktes Maß persönlicher Freiheit läßt, ihm aber andererseits auch die Konkurrenzkämpfe und die Existenzsorgen unsres Geschäftswesens ziemlich fern hält. Jeder Verstoß gegen Treu und Glauben im Handel, jede Auflehnung gegen die Syndikatsleitung würde den Ausschluß aus der Gilde und damit den Ruin des betreffenden Kaufmanns bedeuten. Das größte Geschäft wird auf bloßen Handschlag abgeschlossen, und niemand wird hinterher in der Lage sein, die Gerichte anzurufen, denn die Gilde ahndet Übergriffe schnell und unerbittlich. So haben die Chinesen den Standpunkt, den bei uns Industrie und Handel endlich jetzt einzunehmen sich bequemen, schon längst inne; Gesamthaftung gilt ihnen mehr als geschäftliche Eifersucht und Wettbewerb, Friede mehr als Zwist.

Das Postwesen ist anders geartet als das europäische. Man unterscheidet in China Botenpost, die hauptsächlich von den Lokalbehörden der einzelnen Provinzen unterhalten wird, und Eilpost (mit etwa 2040 Eilpostämtern), die ausschließlich staatlichen Zwecken dient. Der nichtamtliche Verkehr wird durch Privatposteinrichtungen befördert[2]).

Große Binnenhandelsplätze sind im N *Peking*, das immerhin, obwohl seine glanzvollen Tage vorüber sind, noch einen großartigen Eindruck gewährt, sodann

[1]) 1890 gab es nur 2 Baumwollenspinnereien in China, 1901 bereits 14 mit etwa ½ Mill. Spindeln. — [2]) Die langsam sich einbürgernden Telegraphen hatten 1900 eine Linienlänge von 23000 km.

Kalgan (Tschangkiakou). Beide Orte vermitteln außer dem nächsten Landverkehr den Handel mit der Mongolei. Das nördliche Binnenhandelszentrum ist die Provinz Schansi, der Sitz der großen Banken und des chinesischen Geldmarktes. Die Hauptstadt ist *Taijuen*. *Singan* in Schensi ist die Vermittlerin des Handels mit dem Hanhai. In Szetschwan sind die bedeutendsten Handelsorte *Tschengtu* und am Jangtsekiang *Suifu* (*Sutschou*) und *Tschungking*. Infolge der innern Bodenschätze der Südwestprovinz *Yünnan* erfolgt ein reicher Warenaustausch mit dem nördlichen *Szetschwan*, dem östlichen *Kwangsi* und dem westlichen *Birma*, ein Handelsverkehr, den die Franzosen nach Tongking abzulenken sich bisher noch vergeblich mühten; *Siangtan* in Hunan war der Hauptgeldmarkt des Landes. Hunan und Hupei bilden das südliche Binnenhandelszentrum. *Hankau* liegt mit seinen großen Nachbarorten *Hanyang* und *Wutschang* so recht im Herzen Chinas und beherrscht die wichtigsten Binnenverkehrsstraßen zu Lande und zu Wasser.

§ 812. Die wichtigsten Hafenorte Chinas. Von den Seehäfen hat im N vor allem *Tientsin* Bedeutung als Hauptmarkt für den Tee, der nach Rußland ausgeführt wird, für die Kohlen der Kaipinggruben und als Hafenort Pekings. Der Handel des nördlich gelegenen *Niutschwang* hängt ganz von der lokalen Ernte an Getreide und Hülsenfrüchten ab. Die Schiffahrt ist wie bei allen Häfen am Golf von Petschili auf zwei bis drei Monate durch Eis geschlossen. Damit haben auch die Häfen *Port Arthur* und zum Teil *Dalni* zu rechnen. Weiterhin wichtig sind *Tschifu* und vor allem *Kiautschou*. Beide sind die gesündesten Häfen Chinas. Ist der Peiho im Winter zugefroren, so landet man in Tschifu die Post und bringt sie auf Landwegen nach Tientsin und weiter nach Peking. Kiautschou hat nach der Besitzergreifung durch die Deutschen Tschifu ganz in den Hintergrund gedrängt; es liegt land- wie seewärts viel günstiger.

Der größte und bedeutendste Hafen Chinas ist Schanghai. Alle Firmen der Welt, die im überseeischen Handel Ruf besitzen, haben sich hier niedergelassen. Alle bedeutenderen Staaten der Erde sind durch Konsulate vertreten. In Schanghai vereinigt sich Fluß- und Seeverkehr; es vermittelt den Verkehr in einheimischen und fremden Waren mit dem Ausland und den chinesischen Häfen. In seiner Ausfuhr spielen erklärlicherweise Seide und Tee die erste Rolle. Die Ausfuhr an Seide schwankt jährlich zwischen 200 und 300 Mill. Mk.[1]). Andere Ausfuhrgegenstände sind Tee, Baumwolle (nach Japan), Chinagras, Jute, Tabak, Bohnenkuchen, getrocknete Lilienblüten und Rhabarber (London, Newyork und Deutschland), Hüte aus Stroh und andere Strohgeflechte, einheimische Baumwollstoffe, sog. Nankings, Papier; Zucker aus den chinesischen Südprovinzen geht den Jangtsekiang hinauf. Von Erzeugnissen des Tierreichs werden Schafwolle und Kamelwolle ausgefahren, ferner Häute von Kühen, Büffeln und Ziegen, Federn (Deutschland), Schweinsborsten, als chinesische Spezialität Moschus nach den Mittelpunkten der Parfümerieindustrie (Marseille, Paris, London, Newyork und Deutschland). Nur für die Chinesen bestimmt sind die Medizinen und Kupfercash (-käsch), die durchlöcherte chinesische Kleinmünze, von der 1000 Stück auf 1 Tael gehen.

[1]) 1903 Seidenausfuhr für 208 Mill. Mk., 1 Haikuan Tael zu 3,03 Mk. gerechnet, wie der Gothaische Hofkalender angibt. Das Statist. Jahrb. f. d. Deutsche Reich (1904) gibt für 1 Haikuan Tael folgenden Kurswert an: 1903: 2,68 Mk., 1902: 2,65, 1901: 3,02 Mk., 1900: 3,16 Mk. Mithin korrigiert sich auch die Annahme des Statist. Jahrb. (1903) und die Anm. auf S. 198 Bd. I, Anhang I.

Die Hauptgegenstände der Gesamteinfuhr aus dem Auslande sind Opium, Baumwoll- und Schafwollwaren, Metalle, Eisen und Eisenwaren, Maschinen, Nähnadeln, falsche Perlen, Messingknöpfe und Regenschirme, Zündhölzchen (meist aus Japan), Seife, Kerzen, Bauholz (aus der Union und Japan), Sandelholz. Bedeutend ist die Einfuhr an Gewürzen (schwarzer Pfeffer), Nahrungsmitteln und chinesischen Delikatessen, wie Haifischflossen, Holothurien (Trepang) und Vogelnestern.

Schanghai ist der chinesische Hafen, den man, natürlich abgesehen von Hongkong, mit als wichtigsten Binnenverkehrshafen bezeichnen kann[1]).

Die südlichen Häfen bilden eine besondere Gruppe im chinesischen Verkehr, da jeder ein abgegrenztes, erzeugnis- und absatzreiches Hinterland besitzt und den Wettbewerb eines anderen Hafens nicht zu fürchten braucht. Besonders bilden die chinesischen Auswanderer aus dem dichtbevölkerten S des Landes einen gewinnreichen Handelsgegenstand. Die ausländischen Waren beziehen diese Häfen aus *Hongkong* und gewisse inländische aus dem Gebiet des Jangtsekiang. Die wichtigsten Häfenplätze sind *Wentschou*, *Futschou*, *Amoy* (einer der besten und größten Häfen an der Südostküste), *Swatau* und vor allem *Kanton* am östlichen Deltaarme des Perlflusses (Sikiang). Der Handel von *Kanton* hat in den letzten Jahren nicht wesentlich zugenommen; bis 1857 war Kanton die bedeutendste Handelsstadt Chinas, von da ab hat es den Vorrang an Schanghai abgetreten. Für Kanton hat eigentlich nur die Küstenschiffahrt Bedeutung. Wegen der Nähe von *Hongkong* — Makao hat wenig Bedeutung — wird der Verkehr zumeist durch die chinesischen Dschonken vermittelt, die nicht vor dieselbe Zollbehörde wie die fremden Schiffe gehören. Da der Schwerpunkt des ganzen Handels in *Hongkong*, dem ostasiatischen Riesenverkehrshafen liegt, so ist die direkte Einfuhr fremder Waren nach Kanton nicht allzu bedeutend[2]).

§ 313. Der Außenhandel Chinas. Mit den Seehäfen und den Binnenhandelsorten ist schon vielfach der Außenhandel Chinas berührt worden. In dem chinesischen Außenhandel herrscht ein reger Wettbewerb zwischen den seefahrenden europäischen Staaten, der Union und Japan. Der westliche Handel hat in China andere Schwierigkeiten als in unkultivierten Gebieten zu überwinden[3]). Will er Verdienst erhoffen, so muß er sich zu denselben Grundsätzen bekennen, wie sie das chinesische Syndikatswesen befolgt (S. 327).

Der ausländische Geschäftsmann, der sich der freundlichen Gesinnung der mächtigen Kaufmannsgenossenschaften erfreut, kann auf unverbrüchliche Einhaltung aller mit Chinesen eingegangenen Verbindlichkeiten rechnen; er wird

---

[1]) In Schanghai verkehrten 1902 (1901) 8830 (8361) Schiffe mit 12,0 (10,8) Mill. Reg. t n., dreiviertel so viel Tonnage erzielte der Schiffsverkehr in Tschingkiang und halb so viel in Wuhu, Kiukiang und Kanton. Tschifu hatte nicht ganz 4 Mill. Reg. t. — [2]) In Hongkong, bzw. Victoria, verkehrten 1902 (1900) einschließlich der Dschonken 103069 (32863) Schiffe mit 21,5 (16,3) Mill. Reg. t n. — [3]) Früher war China dem europäischen Westen ein geographisches Problem, heute ist es mehr ein welt- und handelspolitisches Problem, wie die sogenannten Kulturvölker bisher noch keines zu lösen gehabt haben. Amerika zu entdecken und zu bevölkern, Afrika zu teilen und aufzuschließen, wo man es überall fast mit den niedrigst stehenden Naturvölkern zu tun hatte, war eine leichte Aufgabe gegen die Erschließung Chinas, d. h. gegen die Ausbeutung Chinas durch westlichen Handel und durch westliche Industrie. Hier steht dem Westeuropäer eine eigenartige, hohe Kultur gegenüber, eine Bevölkerung von 400 Millionen Menschen, deren Daseinsdrang so gewaltig ist, daß die Besieger Chinas binnen kurzer Zeit stets von den Besiegten verzehrt und aufgesogen wurden.

nicht betrogen, solange er selbst sich äußerster Redlichkeit und Treue befleißigt. Andererseits ist aber der fremde Kaufmann und Industrielle von den Syndikaten fast ebenso abhängig wie der Chinese selbst und kann, einmal von ihnen in Bann getan, weder beim Einkauf noch beim Verkauf mit einheimischen Kaufleuten irgend ein Geschäft zuwege bringen.

Der Handel mit China hat schon seit dem Altertume in hoher Blüte gestanden. Noch ehe 1506 die Portugiesen in China landeten, war Kanton ein Hafen, der dem fremden Verkehr geöffnet war. Arabische Kauffahrer besuchten schon vor den Westeuropäern die chinesischen Küsten, und die Chinesen fuhren auf ihren Seedschonken nach Inselindien und Indien. Erst vom Jahre 1840 ab, nachdem der Opiumkrieg zwischen China und England beendet war, öffneten sich diesem die fünf südlichen Häfen *Kanton*, *Amoy*, *Futschou*, *Ningpo* und *Schanghai*. Darauf gelang es auch anderen Staaten, mit China Handelsverträge abzuschließen[1]. Die Kriege, die von den westeuropäischen Mächten mit China in der letzten Hälfte des vorigen Jahrhunderts geführt wurden (1857, 1859/60 usw. bis 1900), öffneten einen Handelsplatz nach dem anderen, so daß jetzt den Fremden gegen 40 Orte, sog. Freihandelsplätze, offen stehen[2].

In den chinesischen Häfen verkehrten durchschnittlich in den letzten Jahren 60000 bis 70000 Schiffe mit 45 bis 55 Mill. Reg. t. n. Von diesem Tonnenraum waren die Hälfte britisch, 7 bis 8 Mill. deutsch, reichlich 6 bis 10 Mill. chinesisch, 6 bis 8 Mill. japanisch, nicht ganz 1 Mill. nordamerikanisch, $^3/_4$ Mill. französisch[3].

Schon über zwanzig Jahre steht in China die Einfuhr über der Ausfuhr[4]. Früher war der Unterschied nicht so groß wie in den letzt vergangenen Jahren, in denen sich die Einfuhr zur Ausfuhr wie 3 : 2 verhält.

Die Hauptartikel der Ausfuhr sind *Seide* und *Tee*. Seide steht weit obenan mit 200 Mill. Mk. und mehr; mit einem Drittel dieses Wertes folgt der Tee. Die andern wichtigeren Ausfuhrartikel sind dem Werte nach Rohbaumwolle, Rinds- und Büffelhäute und verschiedene Felle, Seidenwaren, Bohnen und Bohnenkuchen, Matten und Strohwaren, Zucker, Öl, Papier, Kleidungsstücke, Tabak, Proviant und Gemüse, Medikamente, Hanf, Vieh, Porzellan- und Töpferwaren, Feuerwerk.

In der Einfuhr stehen die *Baumwollenwaren* (Gewebe und Garne) mit nahezu 400 Mill. Mk. obenan. Ein Viertel bis ein Drittel dieses Wertes erreicht der *Opium*import. Hohe Werte haben ferner Reis (über 60 Mill. Mk.), Zucker, Petroleum, Metalle und Metallwaren, Kohlen und Eisenwaren; 10 bis 15 Mill. Mk. werten außerdem noch im Import Wollenwaren, Mehl, Fische, Rohbaumwolle und Zündhölzchen.

---

[1]) 1843 Frankreich und die Union, 1847 Schweden, 1858 Rußland, erst 1861 der Deutsche Zollverein. — [2]) Amoy, Kanton, Funing, Futschou, Hangtschou, Hankau, Itschang, Jotschou, Kaulun, Kiukiang, Kiungtschou (Hainan), Kongmun, Lappa, Lungtschou, Mengtsz, Nanking, Nganking, Ningpo, Niutschwang, Pakhoi, Santuao, Samschui, Schanghai, Schasi, Sutschou, Swatau, Szemao, Tientsin, Tschangtscha, Tschifu, Tschinkiang, Tschingwan, Tschungking, Waitschou, Wanhsien, Wentschou, Wuhu, Wutschang, Wutschou. — [3]) 1902 umfaßte der gesamte Schiffsverkehr in den chinesischen Häfen 66499 Schiffe mit 54 Mill. Reg. t n. (davon 55086 Dampfer mit 48,4 Mill Reg. t [*1891 33992 Schiffe mit 27,7 Mill. Reg. t n. (davon 28040 Dampfer mit 26,7 Mill. Reg t)*]. — [4]) In Mill. Mk. 1903 Gesamteinf. 903, Gesamtausf. 590; 1902 E. 868, A. 595; 1901 E. 837, A. 539; 1900 E. 702, A. 587. — Vgl. hierzu auch Bd. I, § 121, wobei 1 Haikuan Tael offenbar zu hoch gerechnet ist (Anmerkg. S. 328).

Verkehrsländer. Den Löwenanteil an der Einfuhr hat Großbritannien, einschließlich Hongkong und Indien, mit reichlich $^{2}/_{3}$ der gesamten Einfuhr (650 bis 800 Mill. Mk.). Sodann kommen Japan (mit $^{1}/_{8}$ des Gesamtimports), die Union ($^{1}/_{10}$), der europäische Kontinent außer Rußland ($^{1}/_{16}$) und Rußland über Odessa und Sibirien [1]).

In der Ausfuhr steht wieder Großbritannien mit seinen Gebieten obenan (ungefähr $^{1}/_{3}$ der Gesamtausfuhr). Ihm reihen sich der europäische Kontinent außer Rußland an ($^{1}/_{6}$), Japan ($^{1}/_{7}$), Union ($^{1}/_{9}$), Rußland ($^{1}/_{18}$).

Deutschlands Warenverkehr mit China. Von den Ländern des europäischen Festlandes pflegt Deutschland den regsten Verkehr mit China (ein Viertel des europäischen Gesamtverkehrs mit China ist deutsch). Die chinesische Einfuhr in das Deutsche Reich ist innerhalb zehn Jahre von 32 auf 50 Mill. Mk. gestiegen [2]), während die Ausfuhr deutscher Waren nach China beträchtlichen Schwankungen unterlegen ist, Schwankungen von 20 bis 45 Mill. Mk. Deutschland holt aus China Gold (roh 20 bis 25 Mill. Mk., gemünzt 1,5 Mill Mk.), Borsten, Bettfedern, Tee, Rindshäute (3 bis 5 Mill. Mk.), Galläpfel, Strohbänder, Rohseide und bringt dem Reiche der Mitte Nähnadeln (5 Mill. Mk.), Anilin- und Teerfarben (5 bis 7 Mill. Mk.), Tuche und unbedrucke Wollenstoffe, Posamentier- und Knopfmacherwaren, feine und grobe Eisenwaren, Bier (2 Mill. M.), Wollengarne und Strumpfwaren, Indigo, Lokomotiven.

Korea.

§ 314. Gröſse und Urproduktion. Das Kaiserreich Korea [Taihan] umfaßt die Halbinsel, die das Japanische Meer von dem Gelben Meer trennt. Es bedeckt eine Fläche von 218700 qkm mit 10 Mill. E. [3]), also 44 auf 1 qkm. Die Hauptstadt *Sŏul* zählt 200000 Bewohner.

Früher war das Land von China abhängig. Sein König legte sich 1897 den Kaisertitel zu. Der Koreaner steht dem Japaner näher als dem Chinesen, ist aber viel ärmer und niedriger stehend. Auch von den alten Kunstfertigkeiten die die Koreaner von den Chinesen erlernten, ist wenig noch vorhanden.

Korea ist hauptsächlich ein Ackerbaustaat; jedoch steht die Bearbeitung der Felder noch auf sehr niedriger Stufe bei primitivsten Hilfsmitteln. Im S und SW wachsen Reis, Weizen, Bohnen, Ginseng, Tabak und Baumwolle; im N und in den höheren Gebirgsgegenden gedeihen Gerste, Hirse und Hafer. Reis, Bohnen und Ginseng können in ansehnlichen Mengen ausgeführt werden. Spanischer Pfeffer, Ramie werden auch angepflanzt und als Hauptobstsorten Kastanien, Walnüsse und Kaki oder

---

[1]) 1902 betrug der russische Anteil nur $^{1}/_{268}$ der gesamten Einfuhr, dagegen $^{1}/_{18}$ der chinesischen Ausfuhr. — [2]) Vgl. Tabelle S. 86. — Nach den neuesten statistischen Veröffentlichungen stellt sich der Handelsverkehr auf folgende Summen 1902 (1901) in Mill. Mk.: Einf. aus China nach Deutschland 55,1 (44,6), Ausf. nach China 37,9 (37,8); Einf. aus Hongkong nach Deutschland 0,4 (0,1), Ausf. nach Hongkong 4,0 (4,4); Einf. aus Kiautschou nach Deutschland 0,05 (0,02), Ausf. nach Kiautschou 6,9 (5,3). — [3]) 1901 betrug die steuerpflichtige Bevölkerung 5,7 Mill.

Dattelfeigen(-pflaumen). Die Takstaude, die auf den von Urgestein (Granit, Gneis) aufgebauten Höhen wächst, liefert Material zur Papierfabrikation.

Die Viehzucht hat einen ähnlichen Stand wie in China. Häcksel mit Bohnen ist das hauptsächlichste Futter für Rinder und Pferde. Die Ponys erweisen sich in dem gebirgigen Lande sehr leistungsfähig. Die Seidenraupenzucht wird vereinzelt gepflegt. Der Walfischfang in den koreanischen Meeren wird von einer japanischen und zwei russischen Gesellschaften betrieben; sie sind von der koreanischen Regierung bestätigt.

Die Gebirge und Flüsse sind reich an Gold, das von verschiedenen ausländischen Gesellschaften ausgebeutet wird, auch von einer deutschen[1]. Außer diesem Edelmetall werden Kupfer, Eisen und Kohle in hinreichenden Mengen gefunden.

§ 815. Handel und Verkehr. Korea ist erst in neuester Zeit dem Handel erschlossen worden, zunächst durch Japan mit einem Vertrag vom Jahre 1876.

Weitere Verträge schlossen mit Korea ab: China und die Union (1882), Deutschland und Großbritannien (1883), Italien und Rußland (1884), Frankreich (1886), Österreich-Ungarn (1892), Belgien (1901) und Dänemark (1902).

Im Binnenverkehr bedient man sich ausschließlich der Ochsen und Pferde. Der Eisenbahnbau nimmt ganz schüchterne Anfänge[2]. Für den Außenhandel sind die wichtigsten Häfen ***Fusan*** an der Südostküste und der Inselhafen ***Tschimulpo*** (Tschemulpho). Dieser Ort ist der Hafenplatz der Residenz ***Söul***, die sich zusehends zu einer Großstadt entwickelt hat. Andere Vertragshäfen sind ***Wönsan*** (*Gensan*) an der Ostküste, ***Tschinampo***, gegenüberliegend an der Westküste, ***Mokpo*** im SW in dem fruchtbarsten und reisreichsten Gebiet Koreas.

Die Einfuhr ist in den letzten Jahren stetig gewachsen. Sie beträgt, wenn man den Edelmetallverkehr ausschließt, bald noch einmal so viel wie die Ausfuhr[3]. In Wirklichkeit ist aber der Außenhandel viel größer, als ihn die Statistik der Vertragshäfen erweist, besonders entgeht der Handelsverkehr an der chinesichen und russischen Grenze jeglicher statistischen Aufzählung. Die Hauptgegenstände der Einfuhr sind Baumwollenwaren (über 25 Mill. Mk.), Wollenwaren, Metalle und Metallwaren, Nähnadeln, Petroleum, Seidenwaren, Eisenbahnmaterialien, Anilinfarben, Grasleinen und Zündhölzchen. Die Hauptexportwaren sind Reis (8 bis 10 Mill. Mk.), Bohnen (3 bis 5 Mill. Mk.), Rindshäute, Ginseng, Seegras, Fische, Kupfer und Goldstaub (8 bis 15 Mill. Mk). Während Großbritannien vor einigen Jahren zwei Drittel der Gesamteinfuhr hatte, hat jetzt Japan den Hauptteil an sich gerissen. Zwei japanische

---

[1]) Ausbeutungsstellen finden sich im Wönsandistrikt, bei Eunsan und Tangokae. — [2]) Ein regelmäßiger Bahnbetrieb besteht zwischen Söul und seinem Hafenort Tschimulpo. Eine große Längsbahn wird die Hauptstadt mit dem Grenzfluß Jalu (hier Anschluß an die russischen Bahnen) und dem Japan zunächst liegenden Hafen Fusan verbinden, eine Querbahn Söul mit Wönsan. Der Bau dieser Bahnen liegt vorzüglich in japanischen Händen. — [3]) Die Einfuhr wertete 1902 (1901) 28 (30) Mill. Mk., die Ausfuhr 17,2 (17,6) Mill. Mk., wozu noch eine Ausfuhr an Gold von 12,7 (12,7) Mill. Mk. kommt [*1891 Einfuhr 22,1, Ausfuhr 14,1, dazu Gold 2,9 Mill. Mk.*]. 1903 E. 37,5, A. 19,5 Mill. Mk.

Dampfschiffahrtsgesellschaften unterhalten einen regen, regelmäßigen Verkehr mit den koreanischen Häfen. Neben dem mexikanischen Dollar gilt vorzüglich japanisches Geld als Verkehrsmünze.

Koreas Handelsverkehr mit Deutschland ist gering[1]). Nach Deutschland werden Bleierze und Rohgold eingeführt. Deutschland dagegen bringt nach Korea grobe und feine Eisenwaren, Maschinen, Maschinenteile und Nähnadeln.

Japan (Nippon).

§ 316. Lage, Gröſse und Bevölkerung. Das Kaiserreich Japan ist der dreiteilige Inselbogen, der die ostasiatischen Randmeere einhegt und Formosa mit Kamtschatka verbindet. Es umfaßt die Kurilen, die eigentlichen Japanischen Inseln, die Liukiu-Inseln, Formosa und die in der Straße von Formosa gelegenen kleinen Pescadores-Eilande. Diese und Formosa (Taiwan) sind erst nach dem Kriege mit China (1894/95) im *Frieden zu Schimonoseki* in japanischen Besitz übergegangen.

Die gesamte Inselwelt umfaßt 417400 qkm mit 47,6 Mill. E., 113 E. auf 1 qkm. Japan ist ungefähr so groß wie die Königreiche Preußen und Bayern zusammen oder um 100000 qkm größer als Großbritannien mit Irland. Das eigentliche Japan liegt zwischen dem 30° und 45° n. Br. und besteht aus den 4 Hauptinseln Kiuschiu, Schikoku, Nippon (Hondo oder Honschiu) und Jesso (Hokkaido) und den vielen kleinen Inseln.

Bevölkerung. Der Bewohner dieser Inselwelt, des „ostasiatischen Englands", zeichnet sich durch sein Wissen und Können aus. Persönliche Tüchtigkeit ist ihm eigen. Er ist außerordentlich geschickt in technischen Dingen und hat hervorragenden Kunstsinn. Sein Lehrmeister ist seit alters her der Chinese gewesen. Der Schüler hat aber den Meister überholt. Nachdem sich Japan in neuerer Zeit den Fremden aufgeschlossen hat, ist es nach Westeuropa in die Lehre gegangen und wußte sich in merkwürdig kurzer Zeit abendländisches Wesen zu eigen zu machen, und Staats- und Rechtsform, Kalender, Sonntagsheiligung, Geld, Schule und Schulzwang wurden nach europäischem Muster umgestaltet, besonders aber Eisenbahn (1872), Telegraph und Telephon eingeführt. Als ein Kulturmesser können auch die Zeitungen angesehen werden. 1872 wurde die erste tägliche Zeitung gedruckt, jetzt werden deren ungefähr 1000 gedruckt[2]). In Jokohama erscheinen auch einige deutsche Zeitschriften, die die Eigenart des deutschen Wesens und der deutschen Sprache dem Japaner nahebringen sollen. Zudem werden

---

[1]) Die Einfuhr von Korea nach Deutschland belief sich in 1000 Mk.: 1902 auf 10, 1901 auf 49, 1900 auf 9, 1899 auf 3, 1898 auf 20, die Ausfuhr Deutschlands nach Korea in 1000 Mk.: 1902 auf 159, 1901 auf 192, 1900 auf 186, 1899 auf 26, 1898 auf 42. Die großen Schwankungen in der Einfuhr sind lediglich auf das Rohgold zurückzuführen. — [2]) Vgl. Bd. I, §§ 88—90.

viele Werke gedruckt, auch eingeführt, besonders aus Deutschland solche mit technischem Inhalt.

Wie der Chinese, so hat auch der Japaner die Neigung **gedrängt zusammen zu wohnen.** Mit den 118 Köpfen auf 1 qkm ist Japan eines der bevölkertsten Länder der Erde. **Zehn Großstädte** zählt es: *Tokio* (1,5 Mill. E.), *Osaka* (nahezu 1 Mill. E.), *Kioto*, *Nagoja*, *Kobe*, *Jokohama*, *Hiroschima*, alle auf der Insel *Hondo* gelegen, *Nagasaki* auf *Kiuschiu* und *Tainan* und *Tamsui* auf *Formosa*. Außerdem gibt es gegen 50 Städte mit 30000 bis 100000 Einwohnern[1]).

§ 317. Urproduktion. Die japanische Inselwelt ist sehr gebirgig und vulkanisch (*Fudschiyama* 3750 m). Kein Land ist so reich an lieblichen Landschaftsszenerien wie Japan. Die vulkanischen Verwitterungserden ergeben einen sehr **fruchtbaren Boden**, der zudem vorzüglich bewässert wird, so daß sich eine ebenso intensiv betriebene **Ackerbau-**, bzw. **Gartenbaukultur** wie in China ausgebildet hat. China, die Mutter und Lehrmeisterin, ist auch vielfach im intensiven Ackerbau von Japan, der Tochter, übertroffen worden. Ein japanisches Sprichwort sagt: „Ackerbau ist die Stütze des Landes“[2]). Nicht ganz $^2/_5$ des Landes sind **Acker- und Kulturboden**, die reichliche Hälfte des Landes ist Gebirgsboden, zum größten Teil mit Wald bestanden, und der Rest kommt auf Waldwiesen, Baugrund, Straßen, Salzgärten an flachen Meeresgestaden und auf Ödland. Der Boden wird aufs sorgfältigste bearbeitet und vom Unkraut reingehalten, tiefgründig aufgelockert und reichlich gedüngt (mit Tier- und Menschenexkrementen, Fischguano, Asche, Kalk und Ölkuchen). Von der Getreidebaufläche (50000 qkm) ist die reichliche Hälfte mit **Reis** (besonders auf Kiuschiu, Schikoku und im südlichen Hondo) bepflanzt, $^1/_7$ mit **Roggen**, $^1/_8$ mit **Gerste**, $^1/_{10}$ mit **Weizen**[3]). Außerdem werden als Nahrungspflanzen **Sojabohnen**, **Hirse**, **Buchweizen**, **Batate**, **Eierpflanzen**, **Mais**, **Raps** u. a. angebaut. Die in Japan gezogenen **Birnen**, **Pflaumen** und **Äpfel** sagen dem Europäer nicht zu; diese Früchte arten bei der Fülle der Monsun-

---

[1]) Orte mit 50000 bis 100000 E. sind: Kanazawa, Sendai, Hakodate, Fukuoka, Wakayama, Tokuschima, Kumamoto, Toyama, Okayama, Otaru, Kagoschima, Niigata, Sakai. — [2]) Japanisch: „Nô wa kuni no moto.“

[3]) **Anbaufläche und Ernte der wichtigsten japanischen Erzeugnisse** (ein Cho ist zu 0,992 ha, ein Koku zu 174,8 l und ein Kwan zu 8,756 kg gerechnet).

Jahre	*Reis* Anbaufl. in qkm	*Reis* Ernte in Mill. dz	*Weizen* Anbaufl. in qkm	*Weizen* Ernte in Mill. dz	*Gerste* Anbaufl. in qkm	*Gerste* Ernte in Mill. dz
1898	27 970	60,44	4 620	5,40	6 550	9,09
1899	28 170	50,62	4 610	5,36	6 520	8,68
1900	28 070	52,81	4 640	5,48	6 400	8,68
1901	28 270	50,81	4 830	5,66	6 430	9,16
1902	28 270	47,18	4 730	4,29	6 400	8,31

Jahre	*Roggen* Anbaufl. in qkm	*Roggen* Ernte in Mill. dz	*Tee* Ernte in Mill. kg	*Zucker* Ernte in Mill. kg	*Seide* Kokons in Mill. hl	*Seide* Rohseide in Mill. kg
1898	6 760	8,90	31,70	44,91	3,45	8,00
1899	6 820	8,07	28,82	64,15	4,27	9,47
1900	6 870	9,05	28,66	66,08	4,68	9,35
1901	6 750	8,80	26,29	.	4,30	9,08
1902	6 770	7,69	.	.	4,34	8,19

regen aus. Dagegen gedeihen *echt japanische Früchte* vorzüglich, wie Mandarinorangen oder Mikan, Dattel- oder Lotospflaumen (Kaki), Biwa oder japanische Mispel und Kuri oder eßbare Kastanie, die wie die Ginsengwurzelkultur bis 800 m hoch ins Gebirge hinaufsteigt (in Südhondo). Auch der Weinstock reift Früchte. Das wichtigste Getränk liefert der Tee, der im mittleren Hondo zwischen 34 und 37° n. Br. am vorzüglichsten gedeiht (auf den Seegeländen des Biwako und der hügeligen Küstenlandschaften, die vom 35° n. Br. geschnitten werden). Der in neuerer Zeit intensiver betriebene Tabakbau (in südlicheren Landschaften) soll die emporblühende Zigarettenfabrikation unterstützen. Ferner wird viel Hanf gebaut, eigentümlicherweise kein Flachs, obwohl das Land, besonders Jesso, sehr dazu geeignet ist. Die einheimische Baumwollenkultur, die bis zum 39° n. Br. reicht, ist zurückgegangen, und die japanische Industrie ist daher mehr und mehr auf die Einfuhr (von der Union und Vorderindien) angewiesen. Hervorragende Baumkulturen sind die des Lack-, Talg- und Kampferbaumes. Der Lackbaum, dessen Saft zu den berühmten Lackarbeiten dient, wird in der Nordhälfte Hondos angepflanzt, in der Südhälfte und auf den südlichen Inseln der Talgbaum. Der Kampferbaum wächst im S und SW von Kiuschiu und Schikoku und auf Formosa. Die Kampferindustrie ist auf Formosa Monopol des Staates, der die Ausnutzung einer englischen Firma übertragen hat (Kampfererzeugung jährlich $1^3/_4$ bis 2 Mill. kg). Der Papiermaulbeerbaum erfreut sich neben dem weißen Maulbeerbaum einer sorgsamen Kultur. Die Wälder Japans sind reich an ausgezeichneten Bau- und Nutzhölzern. Besonders ist die Insel Jesso damit bevorzugt, auf der sonst nur noch Cerealien gedeihen[1]).

Mit der Viehhaltung ist es fast ähnlich wie in China bestellt. Das Schwein war selten, ganz unbekannt waren Esel, Ziege, Schaf und Gans. Die Viehzucht hat gegenüber der chinesischen immerhin einen Fortschritt zu verzeichnen. Japan zählt heute über $1^1/_2$ Mill. Pferde, fast ebenso viele Rinder und nicht ganz 1 Mill. Schweine[2]). Ziegen, besonders aber Schafe sind ganz wenig vertreten. Die Geflügelzucht wird sehr gepflegt (Haushuhn, Ente, Kormoran). Mit größter Sorgfalt wird die Seidenraupenzucht betrieben, deren rohe und bearbeitete Erzeugnisse die Hälfte (oft auch mehr) der chinesischen Produktion erreichen und in hervorragendem Maße die Preise des Welthandels beeinflussen. Die mittlere Zone der Insel Hondo ist das Hauptgebiet der Seidenraupenhaltung.

Wichtig ist für Japan der Fischfang, der über 2,5 Mill. Menschen beschäftigt und einen jährlichen Fangwert von 50 bis 60 Mill. Mk. erzielt. Ein großer Fischexport (getrocknete und gesalzene Fische) geht nach China. Aus Meeresalgen (Florideen) wird die chinesische Gelatine „*Agar-Agar*" hergestellt, die in China und Japan als Nahrungsmittel dient;

---

[1]) Landwirtschaftliche Akademie in Sapporo. — [2]) Vgl. den Haustierbestand Bd. I, § 72.

bei uns wird hier und da der japanische Agar-Agar zum Appretieren der Seidenstoffe benutzt.

Der Erzreichtum Japans ist erheblich[1]). Die Edelmetalle Gold und Silber werden gefunden, freilich nicht in den Mengen, von denen früher gefabelt wurde; Gold jährlich gegen 2000 kg, Silber über 50000 kg[2]). Wichtiger ist der Fund von Kupfer[3]), Eisen und Steinkohlen. Letztere ergeben eine jährliche Ausbeute von 8 Mill. t. Die größten Kohlengruben finden sich bei Nagasaki und Kagoschima (im S der Insel Kiuschiu). Petroleum wird hauptsächlich in der Provinz *Etschigo* (im NW der Insel Hondo) gewonnen. Außerdem wird viel Schwefel (Jesso), Blei und Antimon gewonnen. Kupfer, Kohle und etwas Antimon können ausgefahren werden. Die übrigen Mineralien langen nicht für den eigenen Bedarf und müssen durch Zufuhr aus dem Auslande ergänzt werden. Überreich ist das Land an Kaolin.

§ 318. Industrie und Gewerbe. In der Industrie leisten die Japaner Hervorragendes. Die Industrie ist wie die Landwirtschaft ein Ableger Chinas; der Buddhismus war es, der den Übergang der Erfindungen vermittelte. In der Betriebsweise ist die japanische Industrie Hausgewerbe geblieben; zumeist auch noch in der Textilindustrie, die Seide, Baumwolle und Hanf spinnt und verwebt. Ihr Hauptsitz ist schon seit alten Zeiten *Kioto*. Das Reisstroh wird zu Sandalen, Packseilen, Borten, Matten (an der Bucht von Osaka), Dachbedeckungen und Wandfüllungen verarbeitet und geflochten. Die Metallindustrie beschäftigte sich zunächst mit dem Gießen von Gefäßen und Statuetten in Bronze; später erlernte man feinere Bearbeitungsweisen von Bronze und Eisen. In der Verzierung der Metalle erlangten die Japaner bald eine Kunstfertigkeit, wie sie kein anderes Volk besitzt. Hauptplätze dieser Industrie sind *Kioto*, *Kanazawa* und *Nagoja* (Email cloisonné)[4]). Weit verbreitet ist die keramische Industrie, die ausgezeichnete Steingut- und Porzellanwaren erzeugt. Zentren dieses Gewerbes sind *Kioto*, *Kanazawa* (das Kaga-Porzellan) und *Seto*, ein Ort, der östlich von Nagoja liegt und eine der ältesten und bedeutendsten Porzellanfabriken des Landes besitzt. Ganz Hervorragendes leisten die Japaner in der Lackindustrie (*Kioto*, *Osaka*, *Tokio* und Nachbarschaft). In den Gebirgsgegenden wird eine starke Holzindustrie betrieben (Möbel- und Intarsiaarbeiten). Außerdem werden überall kunstvolle Schnitzereien in Holz, Elfenbein, Stein, Schildpatt, Horn und Perlmutter ausgeführt. Die Herstellung von Bast- und Lederpapier geschieht immer noch durch Handbetrieb. Papier wird in kolossalen Mengen erzeugt; es wird eben zu allem möglichen benutzt, zu Tüchern, Schirmen, Kästen, Taschentüchern, Kleidern, Kopfbedeckungen, Fenstern u. v. a. m. In neuerer Zeit haben auch Papierfabriken Eingang gefunden. Die Zigarettenfabrikation nimmt einen ansehnlichen Aufschwung.

---

[1]) Vgl. die Erzeugnisse der Mineralwelt I. Bd., § 81, Anhang. — [2]) 1902 aber nur 12151 kg Silber, sonst in den Jahren vorher immer über 50000 kg, siehe I. Bd., § 81. — [3]) Kupferwerk Aschio im N von Tokio. — [4]) Siehe China S. 326.

Großindustrien nach europäischem Muster haben schon in verschiedenen Zweigen der alteinheimischen Hausindustrie Konkurrenz bereitet, so die mechanischen Seidenspinnereien und Baumwollenspinnereien (Tokio und Osaka). 60 Baumwollspinnereien verfügen gegenwärtig über 1,2 Mill. Spindeln. Großindustrien sind die Petroleumraffinerien (der Provinz Etschigo), die Schiffswerften (Nagasaki, Saseho), die Stahlbereitung (Siemensstahl in Wakamatsu, in der Mitte von Hondo, im Kriegshafen Kure). Große Fabriken sind für die Herstellung von Zündhölzchen (Hakodate), Zement, Seife, Fischguano (vorzüglich aus Heringen zur Düngung der Reisfelder) entstanden. Auch gibt es bereits Glasbläsereien und Bierbrauereien (Tokio und Jokohama).

§ 319. Verkehr und Handelsplätze. Der Binnenverkehr ist ein sehr lebhafter. Ihm dienen zunächst vorzügliche Landstraßen (wegen des regen Karrenverkehrs). Die Flüsse haben wegen der geringen Ausdehnung und der Gebirgsnatur des Landes keine Bedeutung, höchstens als Kraftspender bei industriellen Unternehmungen, als Wasserspender für Bewässerungsanlagen und als Förderer des Floßverkehrs. Nur in dem Industriegebiet *Kobe-Osaka-Kioto* bieten Wasserstraßen Gelegenheit, Waren und Personen billig zu befördern. Als Transportmittel dient neben Pferd und Rind noch der Mensch, der das *Jinrikischa* (Mannskraftwagen) zieht. Dem Eisenbahnbau wird die größte Aufmerksamkeit geschenkt. Alle Hauptorte sind bereits durch Schienenwege verbunden, ebenso durch Telegraph und Telephon. Das Eisenbahnnetz ist nahezu so lang wie das der gesamten Balkanhalbinsel[1]). Der Postverkehr Japans nähert sich in seiner Einrichtung und seinem Umsatz immer mehr europäischen Verhältnissen[2])[3]).

Für den überseeischen Verkehr hat sich Japan eine stattliche Handelsflotte geleistet, die zudem durch eine starke Kriegsflotte geschützt wird. Innerhalb der Welthandelsflotte nimmt die japanische Handelsflotte bezüglich des Tonnengehalts gegenwärtig den elften Platz ein (1903/04 1894 Fahrzeuge mit reichlich $^1/_2$ Mill. Reg. t n.)[4]).

Die wichtigsten Handelsplätze sind *Tokio* mit seinem Hafenort *Jokohama*, *Kioto*, *Osaka* mit seinem Hafen *Kobe*, der reizvoll gelegene Hafen *Nagasaki*, *Akamagaseki* (*Schimonoseki*), *Niigata*, *Hakodate* und *Sapporo* mit *Otarunai* auf Jesso. Der bedeutendste Handelsverkehr findet in Jokohama, Nagasaki und Kobe statt[5]).

---

[1]) Über die Hauptlinie vgl. S. 319 und über Eisenbahnlänge und -dichte Bd. I, § 101. Anfang 1903 Eisenbahnlänge 6817 km. — [2]) Vgl. Bd. I, § 98.

[3])

	Briefpostsendungen	*Telegraphen*	*Telegramme*	*Telephon*	*Gespräche*
	Anzahl in Mill.	Drahtleitg. in 1000 km	Anzahl in Mill.	Drahtleitg. in 1000 km	Anzahl in Mill.
1901/2 [*1891/92*]	831 [*240*]	172 [*41*]	16,5 [*4,7*]	188 [*97: 11*]	90

[4]) Siehe Welthandelsflotte Bd. I, § 123. — 1902 waren im auswärtigen Handel in die japanischen Häfen 6918 Schiffe mit 11,6 Mill. Reg. t n. (davon japanische 3849 mit 4,4 Mill. Reg. t n.) eingelaufen. [*1891 2258 Schiffe mit 1,7 Mill. Reg. t n. (davon japanische 1287 mit 0,4 Mill. Reg. t*)]. — [5]) In Kobe verkehrten 1902 (1900) 3070 (2688) Schiffe mit 6,6 (5,6) Mill. Reg. t n. (viel Küstenverkehr), in Nagasaki 2238 (2102) Schiffe mit 4,0 (3,9) Mill. Reg. t n., in Jokohama 1680 (1515) mit 4,3 (3,7) Mill. Reg. t n. Über 2 Mill. Reg. t weisen noch Moji und Schimonoseki auf, Moji 1902 sogar 3367 Schiffe mit 5,7 Mill. Reg. t n. In dieser Statistik sind nur Schiffe europäischer Bauart aufgenommen.

Jokohama (*Yokohama*), besonders wichtig für den Auslandverkehr, führt vorwiegend Seide (nach der Union, Frankreich und England) und grünen Tee (für den amerikanischen Markt) aus. Von Rohprodukten werden noch in großen Mengen Fische (China), Zimmerholz, Kupfer in Barren und Stangen, Steinkohlen für den Schiffsgebrauch, Erzeugnisse des japanischen Kunstgewerbes abgesetzt. Die wichtigsten Einfuhrgegenstände sind Baumwollengarne, Rohbaumwolle, Schafwollengarne, Flanelle, die die Japaner gern für ihre nationalen Sommer- und Winterkleider verwenden, Eisen und Stahlwaren, Maschinen und Instrumente, Nähmaschinen (Deutschland), Taschen- und Wanduhren, Lokomotiven, Dampfkessel, Drogen, Chemikalien und pharmazeutische Produkte, Anilinfarben, Filzhüte (England), Fensterglas (Belgien).

Kobe ist Hauptausfuhrhafen für Reis (mehr als ³/₄ der Reisausfuhr ins Ausland), nach Deutschland, der Union, den Niederlanden, Italien, Frankreich und Australien; sodann folgen Tee, Seide, Kampfer, Zündhölzchen. Die Einfuhrgegenstände sind dieselben wie in Jokohama.

Nagasaki führt Kohlen, Kampfer, Reis, Weizen und getrocknete Fische (China) aus und empfängt rohe Baumwolle (China), braunen und weißen Zucker, Hülsenfrüchte, Metalle und Eisenwaren, Petroleum.

§ 320. Japans Erschließung und Außenhandel. Im 16. und am Anfang des 17. Jahrhunderts bestand bereits ein reger Verkehr zwischen Japan und Europa. Das Christentum hatte damals Eingang gefunden. Namentlich waren es die Holländer, die im Jahre 1600 nach Japan gekommen waren und einen blühenden Handel mit diesem Lande betrieben und selbst noch bei allen Demütigungen den Verkehr unterhielten, als das Christentum wieder erstickt war (1638) und Japan zwei Jahrhunderte lang allen Ausländern verschlossen blieb. Den Nordamerikanern war es vorbehalten, die verschlossenen Pforten des Wunderlandes der „*aufgehenden Sonne*" zu öffnen (1853 durch Perry). Nachdem ein Handelsvertrag (1854) mit der Union abgeschlossen worden war, gelang es denn auch den europäischen Staaten, Handelsverträge mit Japan abzuschließen. Das Deutsche Reich erbaute in Jokohama ein Marinelazarett und legte daselbst eine Flottenstation an.

Alle größeren seefahrenden Nationen haben Japan in ihr Netz regelmäßiger Dampferlinien eingeschlossen. Japan aber selbst unterhält regelmäßige Dampfschiffahrt mit den ostasiatischen Häfen des Kontinents und mit Manila, eine japanische Postdampfergesellschaft („Nippon Yusen Kaischa") steht in monatlichem Verkehr mit Bombay, Marseille, Antwerpen, London, der Union, Honolulu und Australien.

Schiffsverkehr. Im Jahre 1902 waren in Zwecken des auswärtigen Handels in die japanischen Häfen 6918 Schiffe mit 11,6 Mill. Reg.t n. eingelaufen, darunter 3849 japanische Schiffe mit 4,4 Mill. Reg.t n. [*Im Jahre 1891 liefen 2253 Schiffe mit 1,7 Mill. Reg.t n. ein, davon 1287 japanische Schiffe mit 0,4 Mill. Reg.t.*]

Der Außenhandel. In den letzten 20 Jahren (seit 1883) hat die Ausfuhr nur neunmal über der Einfuhr gestanden. Seit 1896 beträgt die Einfuhr immer erheblich mehr als die Ausfuhr[1]).

Die japanische Ausfuhr besteht vorwiegend in Rohseide und bearbeiteter Seide (²/₅ der Gesamtausfuhr), sodann in Baumwollengarnen,

[1]) 1903 (1902) Einf. 665 (570), Ausf. 601 (537) Mill. Mk. — Vgl. auch Bd. I, § 121.

Kohlen (für den Schiffsgebrauch), Kupfer, Zündhölzchen, Nahrungsmitteln, Tee, Webwaren, Reis, Drogen und Farben, Fußbodenmatten, Strohgeflechten, Porzellan und irdenen Waren, Tuchen, Kupferwaren, Tabak, Zigaretten, Wein, Fellen und Häuten, Papier und Papierartikeln, Öl und Wachs.

In der Einfuhr stehen Baumwolle und Baumwollenwaren obenan (1/3 des Gesamtimports); es folgen dem Werte nach Petroleum, Zucker, Eisen, Stahl und Stahlwaren, Waffen, Maschinen, Reis, Wolle und Wollenwaren, Dünger, Wein, Nahrungsmittel, Chemikalien, Drogen, Farben und Schminke, Hülsenfrüchte, Papier und Schreibutensilien, Mehl, Dampfkessel, Lokomotiven und Eisenbahnwagen, Horn, Elfenbein, Häute, gesalzene Fische[1]).

Verkehrsländer. Dem Werte nach gehen die meisten Waren nach der Union (1/4 bis 1/3 der Gesamtausfuhr), sodann nach Großbritannien, einschließlich Hongkong, Britisch-Indien und Britisch-Nordamerika (1/5 der Ausfuhr), und nach China (fast 1/5 der Ausfuhr). Weiterhin reihen sich dem Werte nach an Frankreich, Italien, Korea, Deutschland, die Philippinen, Russisch-Asien, Australien, Österreich-Ungarn, Rußland, Belgien, Holland, die Schweiz und Siam.

In der Einfuhr behauptet Großbritannien mit Hongkong und Britisch-Indien den ersten Platz (reichlich 1/3 des Gesamteinfuhrwertes). Es folgen die Union (1/6), China (1/7), Deutschland (1/10), Korea, Frankreich mit Französisch-Indien, Belgien, Österreich-Ungarn, Russisch-Asien, die Philippinen, die Schweiz, Australien, Siam, Holland und Rußland.

Japans Handel mit Deutschland. Die Ausfuhr Japans nach Deutschland verhält sich zur Einfuhr wie 1 : 2, nicht selten wie 1 : 3 (S. 86). Japan sendet nach Deutschland seidene Zeuge, Tücher und Schals (4 Mill. Mk.), Kampfer (4—6), Kupfer (3), Tran (2), Reis (1), Strohbänder, Pflanzenwachs (Japanwachs), Pfefferminzöl, Jod, Galläpfel, und bezieht aus Deutschland Alkaloide-, Anilin und Teerfarben (5 Mill. Mk.), Zucker (5), Wolle (10—13), Wollengewebe und Wollengarne (3—5), Tuche und Zeugwaren, Eisen und Eisenwaren (5), Maschinen, Telegraphenkabel, bunte Papiere, Druckpapiere, Sprengstoffe, wissenschaftliche Instrumente, Bücher, Karten, Kautschukwaren, Seife, Uhren, Spielzeug u. a. m.

Siam.

§ 321. Lage, Größe, Urproduktion und Gewerbe. Siam breitet sich vorwiegend zwischen dem 10° und 20° n. Br. aus, zwischen den beiden hinterindischen Strömen *Mekong* und *Salween* und dem Nordwestzipfel des Südchinesischen Meeres, dem *Golfe von Siam*.

[1]) Werte der wichtigsten Ausfuhrartikel (1902) in *Mill. Mk.*: rohe Seide 161, seidene Gewebe 52, Baumwollengarn 42, Steinkohlen 36, Kupfer 22, Zündhölzer 17, Matten und Mattenzeug 14, Reis 14, Tee 22, Abfallseide 13, Kampfer 7, seidene Taschentücher 7, Strohgeflechte 6, Porzellan- und Tonwaren 5, Zigaretten 5, Fächer 1,5, Bier 1; die wichtigsten Einfuhrartikel: entkernte Rohbaumwolle 165, Reis 37, Petroleum 31, Zucker 30, Ölkuchen 21, Maschinen 17, Hülsenfrüchte 12, ungebleichte Schirtings 11, Eisenplatten und -blech 9, Mehl und Stärke 7, Indigo 7, Wollmusselin 8.

Das siamesische Königreich [*Sajam*] ist $1^1/_2$ mal so groß wie Deutschland (633000 qkm mit 6,3 Mill. E., 10 E. auf 1 qkm)[1]. Im südlichen Becken des Menam ist das Land dicht bevölkert. *Bangkoks* Einwohnerzahl wird zwischen 300000 und 600000 geschätzt. Die Bevölkerung setzt sich aus Siamesen (2 Mill.), Chinesen (2 Mill.), Malaien (1 Mill.) und Laoten (1 Mill.) zusammen.

Siam ist ein Pufferstaat zwischen britischen und französischen Besitzungen; die Provinz Malaisie im NW gehört zur britischen und das „Bassin des Mekong" zur französischen Interessensphäre.

Der Ackerbau erfreut sich nicht einer solchen hohen Stufe wie in China und Japan. Das sumpfige Delta des Menam ist durch großartige Bewässerungsanlagen der Reiskultur gewonnen worden, die sonst noch weit ins Land hinein gepflegt wird und nur im Norden (in den Laosstaaten) wegen ungünstigerer Ernten dem Maisbau weichen muß. Der Reis ist die Nationalnahrung und der Hauptstapelartikel des Exports. Ferner gedeihen indische Hirse, Durra, Mangostan und Mangopflaume, Zuckerrohr, Tabak, Hanf, Baumwolle, Kaffee; alles mehr für den eigenen Gebrauch. Kardamomen wachsen überall im Lande, auch Sesam wird ausgeführt, vor allem aber Holz, denn das obere, das nördliche Siam, ist außerordentlich reich an Tiekholz, ebenso an Rosen- und Sapanholz. Die Wälder stehen unter englischer Aufsicht. Jährlich werden $^1/_2$ Mill. dz Tiekholz exportiert (hauptsächlich von Bangkok aus).

Die Viehzucht erstreckt sich namentlich auf Rinder, wovon ein gut Teil ausgefahren werden kann (nach Singapore), besonders auch auf Büffel als Zug- und Lasttiere. Im Norden wird der Elefant gezüchtet. Die Seidenraupenzucht (bei Korat) hat durch die japanische Behandlung der Seidenraupe und Abhaspelung des Fadens sehr gewonnen. Muscheln und Vogelnester (für China) werden exportiert. Der Fischfang ist sehr lohnend. Die Fische kommen getrocknet in den Handel (sehr wichtig als Nahrungsmittel).

Siam besitzt viele Schätze unter der Erde, die nur teilweise gehoben werden, und zwar von fremden Gesellschaften, so das Gold und Kupfer. Man hat Salz, Zinn, Kohlen, Eisen, Mangan, Antimon, Quecksilber gefunden, auch Diamanten, in größeren Mengen Rubine und Saphire (Edelsteine jährlich für etwa 400000 Mk.).

Die industrielle Tätigkeit nimmt zusehends zu. Große Reismühlen befinden sich in Bangkok und Umgebung, Spritfabriken für Spritherstellung aus Melasse (eingeführt aus China), Eisfabriken, Eisen- und Sägewerke.

§ 322. Siams Verkehr und Handel. Der Verkehr bedient sich der alten Verkehrsmittel, der Elefanten und der Träger. Eine „*Menam Flottilla Cie.*" sorgt für die Hebung des Verkehrs auf dem Menam. Eisenbahnen[2]) verbinden *Bangkok* mit dem Meereshafen *Paknam* und

---

[1]) Der König von Siam übt ein nahezu absolutes Regiment. Der Staat hat keine Schulden. — [2]) Vgl. Eisenbahnen der Erde Bd. I, § 101. Eisenbahnlänge im Anfange 1908 594 km.

mit der Binnenstadt *Kerat*. Ein Telegraphennetz[1]) verbindet die Hauptorte Siams mit der Residenzstadt Bangkok und den Nachbarstaaten Annam und Birma. Als wichtiger Binnenverkehrsort sei *Zimme* (Kyengmai) in Obersiam genannt. In der Hauptsache spielt sich aller Handel in *Bangkok*, der „*Stadt der wilden Ölbäume*“, ab; er ist vorzugsweise in fremden Händen[2]).

Bangkok wird von englischen Schiffen angelaufen; doch haben die Dampfer des Norddeutschen Lloyd, die zwischen Singapore, Sumatra, Bangkok, Borneo und Manila fahren, der englischen Schiffahrt großen Abbruch getan. Außerdem verkehren deutsche Reisfahrer in Bangkok[3]).

Der Außenhandel. Die Ausfuhr steht bedeutend über der Einfuhr (meistens im Verhältnis 3 : 2)[4]). Die Hauptwaren der Ausfuhr sind Reis (reichlich $^3/_4$ des Wertes der Gesamtausfuhr), Tiekholz und andere Hölzer, Meeresprodukte, Pfeffer, Gold und Edelsteine, Rinder und Häute[5]).

In der Einfuhr haben den höchsten Wert die Baumwollenwaren (weiße Schirtings sind bevorzugt) und Baumwollgarne, sodann Schmuckgegenstände, Stahl, Eisen und Maschinen, Juteleinwand, Opium, Seidenstoffe, Zucker, Petroleum, Zündhölzer, Messerschmiedearbeiten, Spirituosen; Bier und Wein werden auch eingeführt. Bei der Einfuhr, besonders für Opium, ist zu berücksichtigen, daß sich der Tauschverkehr auf dem Landwege von Yünnan und von Birma her vollzieht[6]).

Verkehrsländer. Die Ausfuhr richtet sich nach Singapore, Hongkong, Europa, Bombay, Saigon und China; die Einfuhr der Waren erfolgt von Singapore, Hongkong und China, Europa, Bombay.

Deutschlands Handelsverkehr mit Siam ist nicht bedeutend. Deutschland holt Waren jährlich im Werte von annähernd 6 Mill. Mk. (S. 86), hauptsächlich ungeschälten Reis, Nutz- und Bauhölzer, während nach Siam vorwiegend Erzeugnisse der Eisenindustrie (Eisenbahnfahr- und -baumaterial), der Textilindustrie, auch Bier, Kupfer- und Messingwaren ausgeführt werden (zu einem Gesamtwerte von etwa 2 Mill. Mk.).

Die Himalajastaaten Nepal und Bhutan.

§ 323. Lage, Größe, Handelsverkehr von Nepal und Bhutan. Beide Staaten sind echte Gebirgsstaaten, die sich hoch im Himalaja eingenistet haben. Zwischen 26° und 30° n. Br. liegen sie. Nepal, ein Großfürstentum, ist auf drei

---

[1]) Länge der Linien 1900 (1890) 4785 (2865) km. — [2]) In Bangkok kamen 1902 mit Ladung 727 Schiffe mit 631000 Reg. t an [*1891 279 Schiffe mit 221000 Reg t n.*]. — [3]) Vgl. Bd. I, § 124. — [4]) 1901 Ausfuhr 197 und Einfuhr 124 Mill. Mk. [*1891 Ausfuhr 85 und Einfuhr 29 Mill. Mk.*]. Münzen: ein siamesischer Tikal = 1,20 Mk. — [5]) Die wichtigsten Artikel der Ausfuhr waren 1902 dem Werte nach: weißer Reis 86, Cargoreis 67, Bruchreis 17, Tiekholz 16, Reismehl 4, Pfeffer 2, Büffel- und Kuhhäute 2, gesalzene Platu- und andere Fische 3, getrocknete Muscheln 1, Rosenholz 1. — [6]) Die wichtigsten Artikel der Einfuhr 1902 in Mill. Mk.: Provisionen 9, Jutesäcke 7, Opium 5, Lendentücher 5, raffinierter Zucker 5, Schirtings 5, Petroleum 3, allerhand Textilstoffe u. v. a. m.

Seiten von Indien und auf der Nordseite von Tibet, Bhutan, ein geistliches Fürstentum, auf drei Seiten von Tibet und auf der Südseite von Indien begrenzt. Zwischen beide Staaten drängt sich das englische Sikkimgebiet.

Nepal	154000 qkm	3 Mill. E.[1])	20 auf 1 qkm
Bhutan (Bhotan) .	34000 qkm	0,3 Mill. E.[1])	7 auf 1 qkm

Die Bewohner sind den Tibetanern verwandt. Die Eisenindustrie ist als Hausgewerbe in beiden Staaten zu Hause, Bhutan liefert Vorderlader und gute Schwerter, Nepal ein vorzügliches Bastpapier.

Nepal (mit der Hauptstadt *Katmandu*, 50000 E.) führt aus: Rinder, Häute und Felle, Opium und andere Drogen, Gummi, Harze und Farben, Jute, Weizen, Erbsen, Butter (Talg), Ölsamen, Reis, Gewürze, Tabak, Bauholz, Borax; und führt ein: Rinder, Schafe und Ziegen, Salz, Gewürze, Zink, Messing- und Kupferwaren, Tabak, Drogen und Farben, Petroleum, Leder, Rohbaumwolle, Garne, Seiden-, Baumwoll- und Wollenwaren. Der Handel ist nur nach Indien zu schätzbar. Die Ausfuhr nach Indien ist stets größer als die Einfuhr von Indien[2]).

Bhutan (mit der Hauptstadt *Punakha*) ist von herrlichen und fruchtbaren Hochtälern durchzogen, in denen Reis, Durra, Weizen und Fruchtbäume gedeihen. Die Tierzucht liefert Ponys, Yakschwänze und Seide.

Die indische Regierung zahlt eine jährliche Subvention von 50000 Rupien, damit die Bhutaner keinen räuberischen Einfall nach Indien unternehmen.

Der Handelsverkehr Bhutans richtet sich zumeist nach den indischen Gebieten Assam und Bengalen und führt dahin Pferde (Ponys), Rinder, Früchte, Talg (Fett), Wachs aus und holt europäische und indische Manufakturwaren, Reis Getreide, Tabak, Zucker, Gewürze, rohe und bearbeitete Seide, Messing-, Kupfer- und Eisenwaren[3]).

[Auf ähnlichen Waren beruht auch der britische Handelsverkehr mit Tibet. Tibet bringt nach Indien rohe Wolle (über die Hälfte des Einfuhrwertes), Borax, Salz, Moschus, Ponys, Schafe und Ziegen][4]).

Afghanistan.

§ 324. Lage, Größe, Urproduktion und Handelsverkehr. Den NW des Iranischen Hochlandes (das Gebiet des Hindukusch und seiner Ausläufer) zwischen 30° und 38° n. Br. nimmt das Emirat (Fürstentum) Afghanistan ein. Die Fläche beträgt 558000 qkm (etwas größer als Deutschland) mit 5 Mill. E., 9 auf 1 qkm.

Im N grenzt Afghanistan an Russisch-Zentralasien, im W an Persien und im S und O an Britisch-Indien. Seine Lage ist außerordentlich bedeutungsvoll, da es das wichtigste Durchgangsland von Persien und dem russischen Besitz nach Ostindien ist; denn die wichtigste Straße geht am Kabulfluß durch

[1]) Die Einwohnerzahl ist ganz allgemein geschätzt. — [2]) Export nach Indien (1902/3) 36, Import 21 Mill. Mk. [*1891/92 Export 2,1 und Import 1,8 Mill. Mk.*] — [3]) Handelsverkehr von Bhutan mit Britisch-Indien 1902/03: Einf. 239000 Mk. aus Ind., Ausf. 632000 Mk. nach Ind. [*1891/92 Einf. 31000 Mk. und Ausf. 36000 Mk.*]. — [4]) Handel Tibets mit Britisch-Indien 1902/03, 1901/02, 1900/01 in Mill. Mk. Einf. 1,6; 1,5; 1,4; Ausf. 2,7; 2,5; 2,0.

den Khaiberpaß (1028 m) nach der britischen Nordwestgrenzprovinz, dem Gebiet von *Peschawar*. Von Kabul geht der westliche Straßenzug über die berühmten Bamianpässe (10 Pässe, gegen 3000 m hoch) nach *Herat*, das wegen seiner strategisch wichtigen Lage als „*Tor Indiens*" bezeichnet wird. Von diesem Orte führen wichtige Karawanenstraßen nach *Meschhed* in Persien und über den Babapaß nach *Merw*.

Die Russen suchen von N her ihre Macht in Afghanistan geltend zu machen; schon haben sie ihre Eisenbahn bis nach *Kuschk* geführt[1]), um sie nach Herat zu verlängern. Von S und O machen sich englische Einflüsse bemerkbar. *Kandahar*, im S, suchen sie schon durch die Bahn vom Indus über *Quetta* zu erreichen (S. 189). Vor allem wird es sich um den Besitz der Kabulstraße handeln, die den besten Eingang nach Ostindien darstellt; sie ist neben ihrer großen handelspolitischen von großer weltpolitischer Bedeutung.

Reichlich $^3/_5$ des Landes ist Gebirgsland. Während das ebenere Land wüsten- und steppenhaftes Aussehen hat, sind die Gebirgsgegenden sehr fruchtbar. Bis zu einer Höhe von 3350 m gedeiht die Gerste, die vorzugsweise angepflanzt wird. In den meisten Gebieten Afghanistans kann zweimal geerntet werden. Das erste Mal wird Ende Herbst gesät und im Sommer geerntet, und zwar Gerste, Weizen, Erbsen und Bohnen. Die zweite Aussaat geschieht gegen Ende des Frühlings, sie reift im Herbst; ihre Erzeugnisse sind Reis, Hirse, besonders Durra. Ricinusölpflanzen, Krapp und Stinkasant werden überall gepflanzt.

Stinkasant (auch Teufelsdreck genannt) ist der eingetrocknete Gummiharzsaft aus der Wurzel der Asa foetida. Er hat einen widerlichen, durchdringenden, knoblauchartigen Geruch und dient in Indien als Gewürz, bei uns zur Bereitung von Kitten und in der Medizin als Medikament.

Alle unsere Obstsorten mit Einschluß von Wein und Feigen gedeihen vorzüglich. Sie bilden frisch und eingelegt einen Hauptteil der Volksnahrung das ganze Jahr hindurch. Eingelegte Früchte sind auch ein wichtiger Exportartikel.

Die Viehzucht steht infolge der gebirgigen Natur des Landes noch über dem Ackerbau. Pferde, Rinder, Schafe und Ziegen, Kamele und Dromedare werden gezüchtet und sind bedeutende Ausfuhrgegenstände.

Der Bergbau ist noch in den ersten Anfängen. Das Land ist reich an Kupfer und Blei. Eisen findet sich in vorzüglicher Qualität, Gold nur in kleinen Mengen, wohl aber im NO, in Badakschan, viele Halbedelsteine, besonders Lasurstein (*Lapis lazuli*).

Die Gewerbetätigkeit befriedigt die eigenen Bedürfnisse in Kleidung und Geräten. Etwas größer ist die Herstellung von Seidenwaren, Filz, Teppichen, verschiedenen Gegenständen aus Kamel- und Ziegenhaaren in den größeren Städten, wie *Kandahar*, *Herat*, *Kabul*.

Der ganze Verkehr wird, obwohl es einige fahrbare Straßen gibt, durch Kamel und Pferd vermittelt. Besonders werden zum Lasttragen kräftige Ponys, „Jabu" genannt, benutzt, auch Maultiere, der zahme wie der wilde Esel und in Gebirgen selbst das Rind.

[1]) Eigentlich nur bis Kuschkiask Posten, welcher Ort russisch, während das eigentliche Kuschk afghanisch ist.

Handel wird mit allen Grenzgebieten getrieben. Am bedeutendsten ist der mit Ostindien, der aber noch keine 20 Mill. Mk. erreicht [1]). Afghanistan führt in der Hauptsache aus: Pferde, Rinder und Häute, Früchte und Nahrungsmittel, Getreide und Hülsenfrüchte, Butter (Fett), Stinkasant und andere Drogen, Gewürze, Wolle, Seide, Tabak. Die Einfuhrgegenstände sind zunächst europäische und indische Baumwollenwaren, Indigo und andere Farben, Zucker und Tee.

Wichtig ist für Afghanistan der Durchgangshandel von Ostindien und Zentralasien, der über *Herat*, vorzüglich durch Afghanisch-Turkestan (*Masar-i-scherif*, daneben das alte, zu einem Dorf herabgesunkene Balch [*„Baktra“*], *Taschkurghan* oder *Khulm* und *Kundus*) und durch Badakschan (*Faisabad*) geht. Diesen Verkehr besorgen die sog. *Lohani-Kaufleute*, auch *Povinda* (Läufer) genannt. Der Wert des Povinda-Handels mag sich gegenwärtig auf 40 Mill. Mk. belaufen.

Persien (Iran).

§ 325. Lage, Größe, Bevölkerung und Boden. Ein von Russen und Briten ebenso heiß wie Afghanistan umworbenes Land ist Persien, das sich zwischen 25° und 40° n. Br. ausstreckt. Die größte Ausdehnung (2200 km = Berlin—Malaga oder Berlin—Kasan) hat es zwischen NW und SO. Diese größte Linie scheidet Persien in zwei annähernd gleiche Hälften.

Das Königreich Persien umfaßt eine Fläche wie Deutschland, Frankreich und Österreich-Ungarn zusammen: 1645000 qkm mit 9½ Mill. E., 5 E. auf 1 qkm.

Im N wird Persien von Transkaukasien, dem Kaspischen Meere und Transkaspien, im W von der asiatischen Türkei, im O von Afghanistan und Britisch-Indien (Belutschistan) und im S vom Persischen Golf und Golf von Oman begrenzt.

Die Bewohner sind zumeist Schiiten, d. h. keine Anhänger der Tradition wie die umwohnenden Sunniten. Über sie herrscht der König völlig unumschränkt; er führt den Namen *„Schâh in Schâh“* = „König der Könige“.

Die Hälfte von der Einwohnerzahl sind Landbewohner, in die andere Hälfte teilen sich Stadtbewohner und Nomadenvölker zu gleichen Teilen. Persien ist sehr dünn bevölkert. Nur zwei Großstädte hat das weite Gebiet, *Teheran* (250000 E.) und *Tabris* (200000 E.). Im übrigen zählt es noch 12 Städte von 30000 bis 100000 E. [2]).

Ein gewaltiges Tafelland (von 1200 m mittlerer Erhebung) beherrscht das ganze persische Gebiet; zwei Drittel davon sind abflußlos. Die größten abfluß-

---

[1]) Handel mit Britisch-Ostindien 1902/03: Einf. 7,3, Ausf. 10,3 Mill. Mk. [*1899 Einf. 1,6 und Ausf. 1 Mill. Mk.*]. Handel mit Rußland 1901: Einf. 1,1 und Ausf. 0,1 Mill. Mk. [*1890 mit gesamter Durchfuhr nach Zentralasien Einf. 12,6 und Ausf. 13 Mill. Mk.*]. — [2]) Ispahan, Meschhed, Kerman, Jezd, Rescht, Barferusch, Kirmanschah, Schiras, Hamadan, Kaswin, Kum, Kaschan.

losen Gebiete liegen im O, der *Hilmendsee*, und im W, der *Urmiasee* (3840 qkm, 21 % Salzgehalt). In der Osthälfte des Landes breiten sich trostlos öde Landgebiete aus, *Dascht-i-Kawir* (*Kevir*) oder Große Salzwüste und *Dascht-i-Lut* oder Salzwüste des Lot. Die Flüsse, die den Rand des Tafellandes durchbrechen, haben geringe Flußentwicklung und wenig Bedeutung für Verkehr und Wirtschaft, so im N die Grenzflüsse *Aras* (*Araxes*) und *Atrek*, im S *Karun*, *Mand* oder *Mun*, *Serbas* u. a.; der Karun ist der verkehrswichtigste.

§ 326. Urproduktion und Gewerbe. Der vorherrschende Landschaftstypus ist Ödland, Wüste und kahles Gebirge. Fruchtlandschaften sind selten. Es fehlt das Wasser, der Regen. Wo aber eine genügende Wassermenge vorhanden ist, sei es natürliche oder durch künstliche Vorrichtungen [1]) herbeigeleitete, da entwickelt sich ein üppiger Pflanzenwuchs. Die fruchtbarsten Gegenden finden sich im N am Kaspischen Meere und in den Gebirgsketten, die dem Meere am nächsten liegen. Der Ackerbau ist oasenhaft zerstreut. Berühmt sind die Gartenanlagen von *Ispahan* und *Schiras* mit ihren Rosen, Granatäpfeln, Obst, Mohn und roten Weintrauben; der Landschaft von Schiras rühmt man nach, daß sie die reinste Luft und den heitersten Himmel der Erde habe. Bei Ispahan gedeiht auch Reis. In den fruchtbaren Gebieten baut man überall Weizen, Gerste, Mais, Opium [2]), Tabak (Tabris, Ispahan), Ricinus, Sesam, Wein, vielerlei Obst, wie Aprikosen, Mandeln, Walnüsse, Datteln (an der Karunmündung). Von Industriepflanzen sind zu erwähnen Baumwolle, die am Kaspischen Meere und ostwärts davon, sodann in einem Streifen vom Kaspischen Meere bis zur Straße von Hormus gebaut wird (jährlich 4 bis 5 Mill. kg). Ferner gewinnt man Krapp, Saflor (Färberdistel), Alkannawurzel oder Henna [3]), Tragantgummi (in den Gebieten von Tabris, Kirmanschah, Ispahan und Schiras, jährlich für reichlich 800000 Mk.).

Die Viehzucht wird stark betrieben; das Pferd ist nur Reittier, das Rind Zugtier (der Büffel besonders in den Uferlandschaften des Kaspischen Meeres gezüchtet), das Kamel Lasttier, die Ziege Milchlieferant und das Schaf Schlachtvieh. Die vielen Ziegen lassen die jungen Forsten nicht aufkommen. Die Geflügelzucht erfreut sich großer Pflege, besonders die Taubenhaltung (in Türmen) [4]), ebenfalls die Seidenraupenzucht in der Provinz *Gilan*, im SW des Kaspischen Meeres.

Jährlich wird für 8 bis 10 Mill. Mk. Seide gewonnen. Die Schafe ergeben jährlich an Wolle 4 bis 5 Mill. kg, wovon $^1/_3$ nach Bombay geht und das übrige, gemischt mit türkischer Wolle, nach Marseille.

Die Wolle aus der Nordostprovinz *Chorassan* ist die feinste. Die Perlfischerei im Persischen Golf ist außerordentlich gewinn-

---

[1]) Untergrundkanäle oder Kanats, die unter dem Flußbett laufen, um das Wasser vor Verdunstung und Verunreinigung zu schützen. — [2]) Jährlich wird für reichlich 12 Mill. Mk. Opium exportiert, nach Europa für medizinische Zwecke und nach China zum Rauchen. — [3]) Henna wird von Frauen und Mädchen zum Rotfärben der Nägel, von Männern zum Rotfärben von Bart und Haar benützt. — [4]) Die Tauben liefern Dung für die Melonen- und Gemüsefelder.

bringend; ihre Hauptplätze sind die englischen *Bahreininseln* und das persische *Lingeh*; sie hat hier schon Erträgnisse bis 4 Mill. Mk. und darüber ergeben.

An nutzbaren Mineralien ist Persien reich. Sie können aber wegen der großen Entfernungen zu den Seeorten und wegen der schlechten Wege nicht ausgebeutet werden. Zink findet man bei Teheran, Antimon, Nickel, Kobalt in der Wüstenregion nicht allzuweit von Jesd, Mangan und Borax bei Kerman, gute Kohle bei Teheran. Auch Zinnerze werden vereinzelt gefunden, häufiger reiche Eisenerzlager, ebenso sind Salz und Alaun nicht selten. Naphthaquellen hat die ganze Zone von Kurdistan bis zum Persischen Golfe, besonders aber Nordpersien. Der NO des Reiches, bei *Nischapur*, ist die Fundstätte der echten Türkise. Auch Lasursteine werden gefunden.

Die Industrie Persiens ist in der Hauptsache Hausgewerbe. Mit der Hand werden die ausgezeichneten Teppiche hergestellt, besonders in Kurdistan und Meschhed (jährlich im Werte von 3 Mill. Mk.). Kerman liefert die kostbarsten Schals. Feine Seidenwebereien und Seidenstickereien bringen Rescht und andere Orte auf den Markt. Die Wollindustrie stellt Decken und Filze her. Die Perlfischerei hat im SW des Landes ein größeres Schmuckgewerbe hervorgerufen.

§ 827. Verkehr und Handel. Persien ist arm an fahrbaren Straßen, noch ärmer an Wagen und ähnlichen Transportmitteln. Nur von *Teheran* gehen zwei fahrbare Straßen aus, deren wichtigere die nach *Kum* ist. Sonst durchziehen nur Saumpfade, die Karawanenwege, das Land. Von den persischen Flüssen ist allein der *Karun*, der sich in den Schat-el-Arab ergießt, schiffbar.

Der Verkehr wird hier von einer englischen Dampschiffahrtsgesellschaft bis *Achwas* betrieben. An Eisenbahnprojekten mangelt es nicht; die wichtigsten von ihnen sollen die Küstenbahnen von Basra bis Kurrachee (Karachi) am Indus und die Transkontinentalbahn Tiflis—Tabris—Teheran—Ispahan—Arabisches Meer werden. Doch die natürlichen Schwierigkeiten werden sich noch lange solchen Bauplänen entgegenstemmen. Nur bei Teheran gibt es eine Kleinbahn von 13 km Länge. Besser ist es mit dem Telegraphenverkehr bestellt, der ganz Persien umfaßt und Anschluß mit Britisch-Indien und Europa hat. Ein regelmäßiger Postverkehr nach europäischem Muster verbindet die Hauptstädte miteinander[1]).

Die bedeutendsten Handelsstädte sind *Tabris*, *Teheran* und *Ispahan*. Die Städte in der Nähe der russischen transkaspischen Eisenbahn, wie *Kutschan*, *Meschhed*, haben in neuerer Zeit außerordentlich gewonnen. Für Meschhed ist es als Binnenhandelsstadt wichtig, daß hier jährlich gegen 100000 Pilger zusammenkommen, um an dem Grabe des *Iman Riza*, eines Nachkommen des Kalifen Ali, zu beten und sodann ihre Waren auszutauschen. Der Handel von Tabris hat Abbruch durch die russische Dampfschiffahrt auf dem südlichen Kaspischen

---

[1]) Briefpostsendungen 1901 2 Mill. Stück, Länge der Telegraphendrähte 14420 km.

Meer und der eben erwähnten Bahn erlitten. Am Kaspischen Meere besitzt Persien folgende wichtige Handels- und Hafenstädte: ***Rescht*** mit dem Hafen ***Enseli***, ***Barferusch*** mit dem Hafen ***Meschhediser*** und ***Astrabad*** mit dem Hafen ***Benderiges***; am Persischen Golf die Häfen: ***Muhammera***, ***Bender Buschir*** (Abuschehr), ***Lingeh*** (***Lingah***) und ***Bender Abbas***[1]).

Der Handel der nördlichen Städte ist in russischen, der der südlichen Orte in britischen Händen.

Baron ***Julius von Reuter***, Bankier und Inhaber des bekannten Telegraphenbureaus in London, erhielt 1889 die Genehmigung, die ***Königliche Bank von Persien*** zu gründen. Das geschah in Teheran mit einem Grundkapital von 80 Mill. Mk. Filialen dieser Bank sind über das ganze Land verbreitet. Die Vorrechte, alle Erze im Lande ausnutzen zu können, trat sie später ab. Im Jahre 1900 wurde von Russen die „***Darlehnsbank von Persien***“ in Teheran begründet. Sie ist mit der Russischen Staatsbank verbunden. In Teheran befindet sich ebenfalls ein Zweig der russischen „***Handelsbank von Moskau***“.

Der Außenhandel. Die Ein- und Ausfuhrziffern lassen sich nicht genau angeben[2]), höchstens noch die Einfuhr nach den Handelsstatistiken der beteiligten Länder. Der Handel hat sich seit 15 bis 20 Jahren nicht gehoben. Die Einfuhr (jetzt rund 100 Mill. Mk.) steht über der Ausfuhr (50 bis 60 Mill. Mk.)[3]).

Die Einfuhr besteht in Baumwollenwaren (meist aus Großbritannien und Rußland), Wolle, Zucker (meist aus Rußland), Tuchen, Glas- und Porzellanwaren, Fuhrwerken (Wagen), Petroleum, Tee, Kaffee und Drogen; die Ausfuhr in Baumwolle und Wolle, getrockneten Früchten (Rosinen), Opium, Seide und Seidenwaren, Teppichen, Getreide, Reis und Hülsenfrüchten, Häuten, Leder, Tabak, Perlen und Türkisen.

Verkehrsländer. Die Einfuhr wird am regsten von Rußland ($^2/_5$ des Einfuhrwertes) und Großbritannien (über $^1/_3$ des Einfuhrwertes) betrieben. Ferner führen Waren nach Persien ein: Frankreich, Österreich-Ungarn, Afghanistan, Deutschland, China und Japan und andere Länder. Die Ausfuhr geht über die Hälfte ihres Wertes nach Rußland, dann folgen England ($^1/_6$ des Ausfuhrwertes), die Türkei, China, Japan und Frankreich.

Deutschlands Handel mit Persien ist nur von geringer Bedeutung. Die Ausfuhr wie die Einfuhr erreichen nicht ganz je 1 Mill. Mk. Deutschland kauft von Persien Tragantgummi, getrocknete Datteln, Rosinen, Perlmuschel-(Lingah-)schalen, wollene Fußdecken und Galläpfel; es liefert nach Persien wollene Tuch-, Zeug-, Posamentier- und Strumpfwaren, baumwollene Gewebe und Spitzen, halbseidene Zeuge, Tücher und Schals, Edelmetallwaren und Nähnadeln.

---

[1]) In den Häfen des Persischen Golfes liefen 1902 1660 Schiffe mit 615000 Reg. t n. ein [*1892 1501 Schiffe mit 490000 Reg. t*]. — [2]) Persien rechnet nach Krans, à 35 Pf. — [3]) 1901/02 Einf. 98 und Ausf. 58 Mill. Mk. [*1891/92 Einf. 106, Ausf. 62 Mill. Mk.*].

Die selbständigen Staaten Arabiens.

§ 328. Oman, Küsten- und Binnenstaaten. Von den selbständigen Staaten Arabiens hat das Sultanat Oman im O Arabiens die größte und die einzige wirtschaftliche Bedeutung[1]). Hier spielt sich ein lebhafter Verkehr zwischen Erzeugnissen Afrikas und Indiens ab. ***Maskat***, der Haupthandelsplatz, mit einem für Europäer mörderischen Klima, hat einen geräumigen und geschützten Hafen, der neben Briten hauptsächlich von indischen Kaufleuten (***Banjanen***) aufgesucht wird[2]). Er ist für das Persische Meer ein ähnlicher Schlüsselpunkt wie Aden für das Rote Meer.

Der Verkehr richtet sich vorzugsweise nach Indien und den Küstenplätzen des Persischen Golfes.

Die Einfuhr steht über der Ausfuhr[3]). Die Hauptwaren der Einfuhr sind Reis, Kaffee, Zucker, Feuerwaffen und Munition, Zwirne und Garne, Seide und Seidenwaren, Cerealien, allerhand Öle und Fette. Ausgefahren werden Datteln (jährlich im Werte von reichlich 4 Mill. Mk.), Früchte, Perlen und Perlmutter, Salz und Fische.

Die anderen selbständigen Staaten Arabiens sind die Küstenlandschaft Hadramaut (Hafen ***Makalla***), das Sultanat Nedsched (Hauptstadt ***Er Riad***), in fruchtbarem Oasengebiet, der Staat Kasim (nordwestlich von Er Riad, mit alten fruchtbaren Oasenstädten) und das ganz Nordarabien beherrschende mächtige Emirat Schammar (Hauptstadt ***Haïl***).

---

[1]) Vgl. auch § 296. — [2]) 1902/03 (1900/01) betrug die Schiffsbewegung 436 (464) Schiffe mit 170400 (193400) Reg. t. — [3]) 1901/02 Einf. 12,2 und Ausf. 6,7 Mill. Mk. [*1891/92 Einf. 8,8 und Ausf. 6,5 Mill. Mk.*].

Teil VIII.

AFRIKA.

I. Boden und Bevölkerung.

§ 329. Lage, Gröfse und Gliederung. Der dritte Erdteil der Alten Welt ist Afrika. Sein nördlichster Punkt ist Kap Blanco, $37\,^1/_3\,^0$ n. Br., sein südlichster Kap Agulhas (Nadelkap), nahezu 35^0 s. Br., ganz benachbart ist das bekanntere Kap der Guten Hoffnung, nur $34\,^1/_3\,^0$ s. Br. Der westlichste Punkt, das Kap Verde (das Grüne Vorgebirge), liegt $17\,^1/_2\,^0$ w. v. Gr. und der östlichste, das Kap Ras Hafun, $51\,^1/_2\,^0$ (südl. vom Kap Guardafui). Die nordsüdliche und westöstliche Erstreckung sind sich nahezu gleich; die letztere beträgt 7350 km, das ist die Eisenbahnstrecke Berlin-Moskau-Irkutsk; und die erstere 7800 km, das ist dieselbe Eisenbahnlänge, vermehrt um das Stück Berlin-Hamm oder Berlin-Bamberg.

Der afrikanische Kontinent lagert sich zu beiden Seiten des Äquators; vier Fünftel des gesamten Erdteils gehören der astronomisch heißen Zone und der Rest zum größten Teile der nördlich gemäßigten und zum kleinsten Teile der südlich gemäßigten Zone an. Afrika ist so recht der Tropenkontinent, mehr noch als Südamerika.

Von den andern Kontinenten nähern sich dem afrikanischen Europa und Asien. Eine Gegenküste in verkehrsgeographischem Sinne hat Afrika nur im N. Arabien ist ganz gleichartig mit dem nur durch den großen Grabenbruch des Roten Meeres getrennten libyschen Afrika. Der Atlantische Ozean mit dem Mittelmeer und der Indische Ozean mit dem Roten Meer umfluten den afrikanischen Kontinent vollständig, besonders nach dem Durchstich des Isthmus von Suez im Jahre 1869.

Zu Afrika rechnet man eine Anzahl Inseln, die aber nur zum geringen Teile in Verwandtschaft mit dem Kontinent stehen und durch tiefe Meeresrinnen und -becken von ihm geschieden sind. Festlandsnahe Inseln sind im Atlantischen Ozean nur die *Kanaren*, die Inseln des Golfs von Guinea: *Annobom*, *São Thomé*, *Principe* und *Fernando Po*, die das Vulkangebiet des Kamerungebirges gewissermaßen fortsetzen, im Indischen Ozean die Inseln *Mafia*, *Sansibar*, *Pemba* und *Sokotra* und im Roten Meere die *Dahlakinseln*. Festlandsferne und selbständige Inseln sind die *Madeiragruppe*, die *Kapverden*, *Ascension*, *St. Helena*,

Tristan da Cunha, *Madagaskar*, die *Komoren*, *Amiranten*, *Seychellen* und *Maskarenen* (Réunion, Mauritius und Rodriguez).

Das Festland umfaßt mit den Inseln rund 30 Mill. qkm (29 207 000 qkm). Mithin ist Afrika der zweitgrößte Kontinent und von den drei südlichen Erdteilen der größte. Die Insel Madagaskar umfaßt allein 600 000 qkm (591 964 qkm), d. i. so viel wie das Deutsche Reich mit den Niederlanden und Belgien zusammen. Die einzige große Insel und die übrigen kleinen Inseln betragen den 48. Teil der gesamten Kontinentsfläche. Teilt man Afrika in natürliche Gebiete ein, so entfallen auf Nordafrika (Atlasländer, Ägypten) 3,6 Mill. qkm, auf die Sahara 6,2 Mill. qkm, auf die nordtropische Zone (Sudan, Oberguinea, tropisches Nordafrika, äquatoriales Übergangsgebiet) 10,3 Mill. qkm, auf die südtropische Zone (Kongostaat, Deutsch-Ostafrika und Deutsch-Südwestafrika, portugiesische Besitzungen und britische Sambesigebiete) 7,8 Mill. qkm und auf das außertropische Südafrika 1,3 Mill. qkm.

Die wenigen afrikanischen Inseln entsprechen der Massigkeit und Geschlossenheit des afrikanischen Kontinentes. Afrika ist gliederarm. Von Halbinseln im Sinne unserer europäischen Halbinseln kann man in Afrika nicht reden, auch die sogenannte Somalihalbinsel ist das Ende des nach O zu verschobenen südafrikanischen Dreiecks. Die Halbinselchen der Westküste (wie Kap Blanco, Tigerhalbinsel bei der Gr. Fischbucht, Kapstadthalbinsel) sind zu winzig, um irgend einen Einfluß auf die Gesamtgestalt des Kontinents zu haben. Auch die Meeresbuchten (Große und Kleine Syrte, Bai von Benin, Biafrabai und die Delagoa- und Sofalabai) ändern wenig an dem massigen Bild des Erdteiles. In dieser Gliederlosigkeit liegt zum großen Teile die wirtschaftliche Schwäche Afrikas. Diese wird erhöht durch die geringe Schiffbarkeit der Flüsse und durch die große Fläche (50 %), die auf küstenferne Gebiete entfällt, wenn wir für Afrika die als küstenferne Gebiete bezeichnen, die 700 km und mehr von der Küste entfernt sind, d. i. so weit wie etwa Wien, Budapest von der Nordsee. Die Ortschaften von Dar For und Wadai liegen 1700 km von ihrer nächsten Küste entfernt, d. i. so weit wie die Eisenbahnstrecke Berlin—Rom.

§ 330. Bodenaufbau, Bodenzusammensetzung und Küsten. Bodenaufbau. Die Einförmigkeit der horizontalen Gliederung wiederholt sich auch in der vertikalen Gliederung. Ganz Afrika wird von Tafelländern beherrscht. Etwa $^{1}/_{30}$ des Landes entfällt auf Tiefländer. In Nordafrika breitet sich die mächtige Wüstentafel der Sahara und der Libyschen Wüste aus, in Südafrika das west-, ost- und südafrikanische Tafelland. Zwischen den letzten drei Tafelländern dehnt sich das Kongobecken mit einer mittleren Höhe von 350 bis 400 m aus. Der Gesamtkontinent hat eine mittlere Erhebung von 650 m, die südafrikanische Tafel von 1200 m.

Südafrika, Madagaskar und Vorderindien haben in ihrem Aufbau eine gewisse Ähnlichkeit; bei ihnen ist seit der Steinkohlenzeit keine Faltung mehr vorgekommen. (Man hat von einem zertrümmerten Indischen Festland gesprochen.) In Südafrika erheben sich am Ostrand die *Drakensberge* bis 3650 m

Höhe. Tafelberge kennzeichnen das Landschaftsbild des Innern und des Südens (der *Tafelberg* bei Kapstadt 1082 m).

Auch die anderen Tafelländer Afrikas weisen große Verschiedenheiten auf. Das westafrikanische Tafelland besitzt im *Kamerunberg* seine größte Erhebung (4075 m) und breitet sich ziemlich gleichmäßig aus. Dagegen ist das ostafrikanische Tafelland in seinem Aufbau sehr abwechselungsreich, so daß wir hier besser von einem afrikanischen Hochland reden. Größere und kleinere, zusammenhanglose *Grabenbrüche* durchsetzen in meridionaler Richtung das Hochland. Sie sind teilweise mit Seen angefüllt: Nyassa-, Tanganjika-, Kivu-, Albert Edward-, Albert-, Rudolfsee. Der 1200 m hochgelegene *Victoria Njansa* (75000 qkm, ungefähr so groß wie Bayern) liegt zwischen solchen Gräben. Im Gefolge dieser großartigen Bruchtäler stehen die vulkanischen Erscheinungen Ostafrikas. Selbst inmitten des Landes treten am Rande der Brüche noch schwach tätige Vulkane auf, wie der *Kirunga* am Kivusee. Im ostafrikanischen Hochland finden wir auch die höchsten Erhebungen Afrikas, den *Kilimandscharo* (6010 m) und am Äquator den *Kenia* (5600 m); beide gewaltigen Riesen sind mit Gletschern bedeckt. Südwestlich vom Kilimandscharo liegt der *Meruberg* (4500 m). An das Bruchzonengebiet lehnt sich im N das vulkanische Hochgebirge Abessiniens an, dessen Vulkane aber längst erloschen sind.

Die Wüstentafel ist durchaus nicht eben, sondern ist reich an welligen Formen. Sogar Gebirge von ansehnlicher Höhe fehlen nicht; das *Gebirge von Tibesti* steigt bis 2700 m empor, das *Ahaggar Plateau* bis über 2000 und beinahe so hoch das *Tasili* (d. i. Plateau).

Nur der NW hat ein ausgesprochenes Faltengebirge, den *Atlas*, der sich als *Hoher* und *Großer Atlas* an die Sahara anlehnt und als *Kleiner Atlas* an das Mittelländische Meer. Zwischen diesen einzelnen Hauptgruppen liegt das Berberische Hochland. Die Geologen haben gefunden, daß dieses Gebirgssystem in keinerlei Beziehung mit irgendeiner anderen afrikanischen Bodenerhebung steht, wohl aber mit dem Apennin, als dessen südwestliche Fortsetzung über die Insel Sizilien der Atlas aufgefaßt wird. Er trägt alpinen Charakter und erreicht Höhen von 4500 m.

Innerer Bau. Der großen Wüstentafel mit ihren Gebirgen liegen archäische und paläozoische Schichten zugrunde. Über diese decken sich Kreideschichten, während sich Dyas, Trias und Jura bisher nicht nachweisen ließen. Südafrika hat seine besondere Erdgeschichte. In ihm liegt uns eines der ältesten Gebirge der Erde vor. Auf die alten Schichten des archäischen und paläozoischen Zeitalters lagert sich die sogenannte Karrooformation, eine Süßwasserbildung, in der sich Versteinerungen von Landtieren vorfinden. Das mittlere Afrika und besonders der W wird von einer beträchtlichen *Lateritschicht*, einer eigentümlich schmutzigroten, stark eisenschüssigen, sandigen Lehmmasse, überdeckt. Vielfach hat der Laterit seinen Gehalt an Nährstoffen verloren und ist dann unfruchtbar. Bei genügender Regenmenge entwickelt er eine außerordentliche Fruchtbarkeit, und die Kulturen von Kaffee, Tee, Kakao und Baumwolle sind fast ausschließlich an ihn gebunden. Laterit und Wüstensand decken die zwei großen Wüstengebiete Afrikas, von denen die *Sahara* vom Wendekreis des Krebses und die *Kalahari* vom Wendekreis des Steinbocks geschnitten wird.

Küsten. Die Küsten Afrikas sind im allgemeinen verkehrsfeindlich. Gute Ankerplätze, deren Güte aber auch durch menschliche Kraft nachgeholfen werden mußte, finden sich im Atlasküstengebiet. Ihnen fehlt indessen, wie wir aus dem Vorangehenden erkennen, das echte afrikanische Gepräge. Überall wechseln Steil- mit Flachküsten. So herrschen im N, mit Ausnahme des Atlasgebietes, die sandigen Flachküsten vor. Im W sind auch die niedrigen Sandküsten häufig, so an dem westlichen Ausgange der Sahara und an den Küsten von Deutsch-Südwestafrika. Zu ihrer Unzugänglichkeit kommen bei den saharischen Küsten noch die Winde, die mit ihren Staubwolken die ganze Luft bis weit hinaus aufs Meer „unsichtig" machen. *Freetown* an der Sierra Leone-Küste bietet allenfalls einen Ankerplatz, der leicht und gut zu erreichen ist. In *Swakopmund* hatten, bevor die große Mole gebaut war, die großen Frachtdampfer bei ungünstigem Wetter acht Tage und länger zu tun, um Frachten von 2000 bis 3000 t zu löschen. Der Hafen der *Walfischbai* ist ganz versandet und verödet. Wo die Küsten felsig sind, ist der Ankergrund wegen des bedeutenden Seegangs noch viel schlechter und gefährlicher; so z. B. bei *Kap Kroß*, nördlich von Swakopmund. Kap Kroß wird zur Ausfuhr von Guano und Robbenfellen benutzt; aber die Dampfer müssen zuweilen monatelang auf der Reede liegen, bevor es ihnen wegen der heftigen Brandung möglich ist, Ladung zu nehmen. Die Küsten der Tropengebiete sind zumeist von dem sumpfigen, fieberschwangeren Mangrovewald bedeckt. Sie laden auch nicht zur Annäherung ein.

Mit den Küsten und Häfen der Ost- und Südküste ist es nicht besser als mit denen der Westküste bestellt. Steilküsten und versumpfte Flachküsten wechseln mehr oder minder ab. Im Roten Meere sind die Korallen- und Felsklippen der Landung hinderlich. Fast überall liegen die Schiffe weit draußen auf offener Reede. *Daressalam* bietet einen verhältnismäßig besseren Hafen als Sansibar. Nur der Ankerplatz von *Mozambique* ist für jede Gattung von Schiffen gut. Die Portugiesen haben es nur versäumt, ihm auch die entsprechende Weltstellung zu geben. Weniger gut ist der Hafen von *Durban*, der durch Barrenbildung ungünstig ist. In *Port Elisabeth* müssen bei südöstlichen Winden die Schiffe den Ankerplatz sehr weit von der Stadt wählen. Bei *Kapstadt* haben erst in neuester Zeit Kunstbauten eine sichere Ankergelegenheit für Schiffe bis 8 m Tiefgang geschaffen, denn die Tafelbai war lange Zeit offen und eine nicht wenig gefährliche Reede. Die größten Schiffe ankern in der sicherern, jenseit des Kaps der Guten Hoffnung gelegenen *Simonsbai*.

§ 331. Flüsse und Klima Afrikas. Die Flüsse Afrikas. Obwohl Afrika eine Anzahl großer Ströme besitzt, wie *Nil*, *Senegal*, *Volta*, *Niger*, *Ogowe*, *Kongo*, *Kunene*, *Oranje*, *Limpopo*, *Sambesi*, *Juba*, so ist es doch kein wasserreicher Erdteil. Der *Kongo*, kaum weniger mächtig als der Amazonenstrom, ist vom Meere getrennt (verkehrsgeographisch betrachtet) und ebenso viele andere Ströme und Flüsse. Sie alle sind keine Verkehrsadern, wie wir sie in den europäischen, asiatischen und amerikanischen Strömen vorfinden. Die dem Verkehre wenig zusagenden Eigenschaften der afrikanischen Flüsse sind die Folge des Klimas und des Reliefs. Die einzelnen Stufen der Tafelländer werden in Wasserfällen und Stromschnellen überwunden, und da die Tafelländer mit ihren Rändern hart an das Meer heranrücken, so sind die letzten Stromschnellen des Flusses gewöhnlich nicht allzuweit von der Küste entfernt. Die

Regenzeit mit ihren plötzlichen und starken Niederschlägen überfüllt die Strombetten und verbindet sogar verschiedene Stromsysteme. Die Trockenzeit läßt viele Flußadern ganz verschwinden. Nahezu ein Drittel des Landes ist abflußlos.

Die Binnenseen Afrikas bedecken eine Fläche von 208000 qkm (²/₅ Deutschland).

Klima. Afrika ist der heißeste Erdteil, den es gibt. Wenn wir mit der 20° Jahresisotherme die heiße Zone von der gemäßigten abgrenzen, so liegt ganz Afrika, mit Ausnahme eines kleinen Küstengebietes im Kaplande und in Deutsch-Südwestafrika und einiger kleiner Gebiete im Atlashochgebirge, in der heißen Zone. Am heißesten ist es zwischen 10° und 20° n. B. Ist es an den Küsten infolge des Meereseinflusses gleichmäßig warm, so bewegt sich innerhalb des Landes das Klima in großen Gegensätzen, im Gebiete der Sahara selbstverständlich mehr als in Südafrika. Die mittlere Jahresschwankung der Temperatur beträgt in der Sahara und Kalahari 45°, wenn nicht noch mehr im ersteren Gebiete. Es liegen darüber noch zu wenig Beobachtungen vor; aber Temperaturen bis + 60° und solche bis — 10° und — 12° hat man in den Wüstengebieten schon gemessen. Eisbildungen sind in der Sahara nichts Seltenes. Neben der jährlichen Temperaturschwankung macht sich in allen innerafrikanischen Gebieten eine beträchtliche tägliche Temperaturschwankung geltend, die auf den Reisenden, besonders auf den Eingeborenen, viel unangenehmer wirkt als die gleichmäßigere Temperatur der Küsten. Die Nächte sind verhältnismäßig kalt und reich an Taubildung.

Afrika wird von den regelmäßigen Luftströmungen der Tropenzone beherrscht, also von den Monsunen und Passaten der beiden Erdhälften. Weiterhin ist es durch seine regelmäßigen Tropenregen gekennzeichnet, die stets dem höchsten Stande der Sonne folgen und während des Jahres mit ihr von S nach N und umgekehrt wandern. So gibt es mithin Gebiete mit einer und welche mit zwei Regenzeiten im Jahre. Von der tropischen Regenzone sind nur der N und der S ausgenommen, wo die Winterregen herrschen. Gebiete mit 100 bis 200 cm Niederschlägen sind der südliche Sudan von der Westküste an bis zum Nilgebiet und das Kongobecken mit Umrandung. 200 cm Regenmenge und darüber hat man an den Küsten des Golfes von Guinea beobachtet. Das regenreichste Gebiet ist das Kamerungebirge; da gibt es Stellen (Bibundi z. B.), die jährlich bis 10 m und darüber Niederschläge aufweisen und sich somit gleichwertig den regenreichsten indischen Gebieten zur Seite stellen (S. 315). Ganz Ostafrika mit Ausnahme der Somalihalbinsel hat 75 bis 100 cm Niederschlag, die Somaliländer und Südwestafrika haben nur 25 bis 50 cm. In der Kalahari und Sahara fallen sogar weniger denn 25 cm Regen. Im allgemeinen ist Südafrika niederschlagsreicher als Nordafrika. Das hängt von der Ausbreitung des Landes ab, da der N 2¹/₂mal so breit als der S ist (an den Wendekreisen). Schnee bleibt nur auf dem Atlasgebirge und dem Kilimandscharo und Kenia liegen.

Gesundheitliches vom afrikanischen Klima. Das Klima des tropischen Afrikas sagt dem Europäer nicht zu. Seine geistige wie körperliche Tätigkeit wird völlig herabgestimmt. Er ist auch den Fieberkeimen der tropischen Sumpflandschaften leichter als der Eingeborene zugänglich. Das gesamte tropische Afrika wird von der Malaria heimgesucht, der W, der Sudan und ein schmaler östlicher Küstenstreifen auch von tropischer Dysenterie (Ruhr). In den östlichen

Siedelungsgebieten ist die Pest schon aufgetreten und in einzelnen westlichen Orten das gelbe Fieber. Die ungesündesten Gegenden sind die Guineaküsten, die sumpfige Flachküste vom Sambesi bis zum Limpopo, sowie innere Landschaften am Sambesi, am oberen Niger und Senegal. Die fruchtbarsten Gegenden sind zumeist die ungesündesten und die unfruchtbaren die gesündesten, so die Wüsten und wüstenhaften Steppen. Dem Europäer sagen aber vor allem die Randgebiete des äußersten Nordens und Südens zu. Hier kann er leben und arbeiten.

§ 332. Die Bevölkerung Afrikas. Die Anzahl der Bewohner Afrikas hat man auf 180 Mill. geschätzt (6 Einwohner auf 1 qkm). Das mag zu hoch sein, wenn man bedenkt, daß Ägypten nur eine Volksdichte von 10 Menschen auf 1 qkm hat, Algerien 6, Tunis 15, Kapland 2. Auch die inneren Gegenden werden über solche Dichtezahlen kaum hinausgehen, da in vielen Gegenden der Krieg die Regel ist: er fordert gerade bei den Negervölkern viele Opfer. Ebenso ist die innere Bevölkerung sehr stark durch Sklavenjagden, Kannibalismus und Menschenopfer vermindert worden. Alle diese barbarischen Sitten sind noch nicht ausgestorben.

Ein buntes Völkergemisch bedeckt den afrikanischen Boden. Im Innern des S und im SW wohnen außer den eingewanderten Buren die hellfarbigen Südafrikaner: *Hottentotten* und *Buschmänner*. Die Hottentotten sind ein Hirtenvolk, dessen Reichtum im Vieh besteht. Die Herden liefern den größten Teil der Nahrungsmittel, den kleinern Wildtiere und wildwachsende Pflanzen. Von der Jagd allein leben die Buschmänner. Die *Bantuneger* bevölkern Süd- und Äquatorialafrika. Unter ihnen gibt es grosse Viehzüchter, wie die *Kaffern*. Doch wird zumeist starker Ackerbau mit der Hacke betrieben. Da man die Düngung nicht kennt, so wird mit der Anbaufläche oft gewechselt. Zwischen den Bantunegern und den Nordostafrikanern sind die *negroiden Zwergstämme*[1]), kulturarme Jägerstämme, eingesprengt. Der *Sudanneger* unterscheidet sich nur in der Sprache vom Bantuneger, nicht aber in den Lebensgewohnheiten. Die Sudanneger sind vielfach den starken Einflüssen von Völkern der Sahara unterlegen, so daß sich zahlreiche Mischvölker gebildet haben. Zu den ungemischteren Sudannegern gehören die Negerstämme von Senegambien bis zum Niger, die *Haussa*, die Neger von Bornu, Bagirmi, Wadai und Darfor. Die Negerstämme, die Ackerbau treiben, sind gewöhnlich von den kriegerischen Steppenbewohnern und Hirtenvölkern unterjocht und beherrscht. In den Völkern der Somalihalbinsel, in Abessinien, am Uëlle (die Niam-Niam) treten uns starke Mischvölker entgegen, Neger mit hamitischer, arabischer Einmischung. Am Nil sind ferner noch die *Nubier* zu erwähnen. Die afrikanische Wüste durchstreifen Völker, die zwischen Negern und Berbern stehen, so die *Tibbu* und *Tuareg;* besonders neigen die letzteren noch sehr zu den Berbern. Von NW sind in die Negerstaaten des Sudans die *Fulbe* oder *Fullah* eingedrungen, die fanatische Mohammedaner sind. Ägypten bewohnen die Nachkommen der alten Ägypter, die *Fellah* (die islamitischen Bauern) und die *Kopten* (die christlichen Stadtbewohner). Die *Berber* haben ihre Wohnsitze in Nordafrika, von den Oasen der Libyschen Wüste an bis

[1]) Sie überschreiten nicht die Größe von 146 cm.

zum Atlantischen Ozean. Sie sind ebenso fleißige Ackerbauer, wie emsige Gewerbsleute und Händler. Die *Madagassen*, die Bewohner Madagaskars, scheiden sich in die negroiden *Sakalaven* im W und in die malaiischen *Hovas* im O des Landes. Beide Volksstämme treiben Ackerbau (Hackbau), die Sakalaven außerdem noch Viehzucht.

II. Urproduktion.

§ 333. Der Landbau. Den Pflug kennt man nur in Nordafrika mit Einschluß der mittleren Nillandschaften und Abessiniens, sonst ist überall der Hackbau die ursprünglichste Bearbeitung des Bodens. Der Feldbau ist für die Eingebornen nicht immer leicht und erfordert in manchen Gegenden ganz besonderen Fleiß und viel Geduld; denn er ist mancherlei Gefahren ausgesetzt, so der Dürre und der Heuschreckenplage, der Verwüstung durch Elefanten (früher mehr denn jetzt) und der Plünderungswut feindlicher Stämme.

Die Europäer können in den Tropen nur Plantagenkultur betreiben, womit man an der Guineaküste, an der Ostküste Afrikas und Madagaskars schon gute Erfolge erzielt hat. Zum Arbeiter muß der Neger herangezogen werden. Der Ackerbau wird nach europäischer Art im N und im S betrieben. Er ist lohnend, wenn man für genügende Bewässerung sorgt. Im Kapland hat man sogar ein Bewässerungsgesetz erlassen. Viele Stauwerke sind errichtet worden und werden ferner noch gebaut, um das zur Regenzeit überflüssig verlaufende Wasser zu sammeln. Das großartige Reservoir von *van Wyks Vley* im N der Karroo faßt 157 $^1/_2$ Mill. cbm Wasser, das bei 3 bis 4 m mittlerer Tiefe sich über eine Fläche von 50 qkm ausdehnt. Auch in Deutsch-Südwestafrika werden von privater wie öffentlicher Seite Stauseen angelegt, so eine große Talsperre bei Windhuk von 8 Mill. cbm Inhalt und im Bezirk Gibeon eine solche von 1 $^1/_2$ Mill. cbm Inhalt und in neuester Zeit noch andere.

§ 334. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Nur wenig Land des großen afrikanischen Kontinents steht unter Kultur. Kulturland und Wald nehmen zusammen reichlich $^1/_5$ der Landfläche in Anspruch; die Savannen beanspruchen die gleiche Fläche und das Buschland mit der Steppe fast ebensoviel. Die übrigen $^2/_5$ gehören den Wüsten an. Die Savanne, mit ihren hohen, harten Gräsern, ist für die afrikanische Landschaft ebenso charakteristisch wie für Australien der Scrub und für Südasien die Dschungeln. Zur Trockenzeit wird die Savanne abgebrannt, um Ackerland und besseres Viehfutter zu erhalten und zugleich viele schädliche Tiere zu vertilgen. Geschlossene Wälder sind etwas Seltenes in Afrika, nur in feuchteren Senken und an Flußufern ziehen sich die sog. *Galeriewälder* dahin. Die Oasen der Sahara bedecken nur ungefähr 200000 qkm (also nicht einmal die Hälfte Deutschlands).

Afrika ist verhältnismäßig arm an Nutzpflanzen. Die Eingebornen bauen als Nahrungsmittel verschiedene Körnerfrüchte, unter

denen die Sorghohirse (Sorghum, Durra, Kaffernkorn, Mohrenhirse) die bedeutendste Feldfrucht ist. Sie bildet das Hauptnahrungsmittel der Afrikaner (teilweise auch der Bewohner von Westasien und Ostindien)[1]. Andere Körnerfrucht liefernde Pflanzen sind der wilde Reis, der im Innern Afrikas ohne jegliche Kultur wächst und vielen Negerstämmen zur Nahrung dient, das Tefgras und die Tocussa. Beide werden besonders in Abessinien und Nachbargebieten gebaut.

Das Tefgras gehört zu den Eragrostis, den Liebesgräsern. Die kleinen, aber sehr zahlreichen Früchte haben die Größe von Hirsekörnern. Aus ihnen wird ein säuerliches Brot gebacken. Vorzüglicher im Geschmack und noch nahrhafter ist das Brot der Tocussá (auch Dagussa oder Dakuscha), einer Eleusinenart.

Die Europäer haben als Körnerfrüchte in das tropische Afrika Weizen und Gerste eingeführt, die aber keine große Verbreitung gefunden haben. Höchstens Abessinien baut sie an. Der Weizen ist von hier aus bis Wadai und weiter westwärts vorgedrungen. Gerste wird auch in den Oasen der Sahara gebaut. Weitere Verbreitung hat der Mais gefunden, der von Amerika eingeführt wurde.

Als andere Nahrungsgewächse werden Melonen (Wassermelonen im Hereroland und in der Kalahari), Riesenkürbisse, Zwiebeln (Südafrika, in Ägypten Ausfuhrartikel) und allerhand Hülsenfrüchte angebaut, ebenso die Yamswurzel, die dem Neger der Küstenlandschaften unsere Kartoffel ersetzt. Auch die Maniokwurzeln des Manihot- oder Kassawestrauchs, der im 16. Jahrhundert aus Amerika eingeführt wurde, dienen zur Nahrung und sind weit im zentralen Afrika verbreitet. Im 16. Jahrhundert kam auch bereits die Erdnuß aus Amerika, die in Mittel- und Westafrika wegen ihres eßbaren Kerns und wegen ihres Öles beliebt ist.

Verschiedene Palmenarten liefern Nahrungsmittel, so die Borassus- oder Delebpalme (= die Palmyrapalme Ostindiens). Ihre kindskopfgroßen Früchte, von denen ein weiblicher Baum 100 bis 150 Stück erzeugt, sind roh, geröstet oder eingemacht ein wichtiges Nahrungsmittel. Ihr Verbreitungsgebiet ist besonders die Somalihalbinsel. Das Mark liefert Sago. In den oberen Nillandschaften hat die Ast- oder Dumpalme ihre Heimat. Sie liefert auch eßbare Früchte (von den Tibbu bevorzugt). Am wichtigsten ist die Dattelpalme. Die Dattelpalme hat für Nordafrika (und das südwestliche Asien) dieselbe Bedeutung wie die Kokospalme für viele Südseeinseln, indem sie fast allein die Bewohnbarkeit jener Wüstenstrecken ermöglicht. Eine geringe Anzahl von ertragsfähigen Bäumen ist für den Wüstenbewohner schon ein ansehnlicher Besitz; denn jede Palme liefert in dem Alter von 35 bis 100 Jahren jährlich 100 kg Datteln[2]. Eine ähnliche Verwendbarkeit wie die Dattelpalme gestatten die Pandanusbäume der Savannenregionen, indem außer den Früchten auch die Blätter und Blüten, die Faser und das Holz verbraucht werden. Als Nahrungsmittel liefernde

[1] Vgl. Bd. I, § 57. — [2] Vgl. Bd. I, § 55.

Pflanzen seien noch die indische Banane, das Zuckerrohr und an den Küsten die Kokospalmen hervorgehoben, ferner die Koloquinten[1] (in Tibesti, Fessan und anderen Oasen), der Schi- oder Gambiabutter liefernde Butterbaum (in den küstennäheren Gegenden Westafrikas), der Affenbrotbaum oder Baobab der afrikanischen Savannen.

In Afrika werden verschiedene Nutzpflanzen gebaut, die Genuß- und Betäubungsmittel liefern. So hat ja eins unserer beliebtesten und wichtigsten Genußmittel in Afrika seine Heimat, der Kaffee. Sein Vaterland ist das südliche Abessinien (4° bis 12° n. Br.). Dort wächst er heutigestages noch wild, und von hier aus kam er nach Jemen, nach Ostindien, Inselindien, nach Bourbon, Mauritius und zuletzt nach Brasilien und hat in allen diesen fremden Ländern eine größere Kultur wie in seinem Heimatland und -kontinent gefunden. Die Kaffeebohnen werden im N des Victoriasees gekaut. Ebenso werden die auch für den Export wichtigen Kola- oder Gurunüsse als Reizmittel von den Eingebornen gekaut. In Zentralafrika benutzt man sie auch als Zahlungsmittel. Die Guineaküste liefert den scharfen Malaghettapfeffer („Pfefferküste"). Von Amerika ist der Tabak gekommen, dessen Genuß sich in Afrika weithin verbreitet hat. Im südlichen Kongobecken raucht man eine Hanfart, die eine ähnlich schädliche Wirkung wie das Opium auf den menschlichen Körper ausübt. Im übrigen versteht der Eingeborne aus den verschiedensten Gewächsen berauschende Getränke herzustellen, so Wein (*Toddy*) aus der Delebpalme, Dattelpalme, Wein- oder Bambupalme, Ölpalme, Branntwein (*Tialva*) aus der Sorghohirse, ein vorzügliches Bier aus der Eleusine (S. 356). Gewürznelken liefern die afrikanischen Inseln Sansibar und Pemba. In Westafrika hat man in neuerer Zeit erst gute Ergebnisse mit dem eingeführten Kakao erzielt.

Als Handelspflanze ist für Afrika die Ölpalme außerordentlich wichtig[2]. Ihr gehört vor allem der tropische Westen. Vom Gambia an breitet sie sich aus bis südlich der Kongomündung, umfaßt das gesamte Kongobecken mit dem Tanganjikasee und berührt noch die Nordwestecke des Njassa. Außerdem trifft man in den Küstengebieten Westafrikas und im Kongobecken auf Kautschuk liefernde Lianenarten (*Landolphien*), deren Erträgnisse aber infolge des Raubbaues durch die Eingebornen schon merklich zurückgegangen sind[3]. Ein mehr oder weniger gutes, zum Teil sogar vorzügliches Gummi liefern verschiedene *Vaheaarten* auf Madagaskar und Réunion, in Ost-, West- und Mittelafrika. Das Gummiarabikum liefern verschiedene Bäume und Sträucher (Akazienarten) am Südrand der Sahara, in Oberägypten, in der nubischen Wüste. Oberägypten bildet mit Nubien und den Ländern bis Darfor und Kordofan das größere östliche Produktionsgebiet (Ausfuhrhafen Alexandria, jährlich für 4 bis 5 Mill. Mk.); ihm schließt sich

[1] Bei uns in der Medizin gebraucht, von Alexandria aus in Handel. — [2] Vgl. Bd. I, § 68. — [3] Vgl. Bd. I, § 68.

als das kleinere östliche das der Somalihalbinsel an („Somaligummi“, Ausfuhrhafen und Marktplatz Aden); das westliche Produktionsgebiet schließt sich an den Senegal an, hauptsächlich der untere Senegal liefert sehr gesuchtes Gummi („Senegalgummi“ jährlich über 3 Mill. kg zum Werte von 1½ Mill. Mk., Ausfuhrhäfen St. Louis und Rufisque). Ein guter Gummibaum liefert jährlich 750—800 g Gummi. Myrrhe, ein wohlriechendes Gummiharz, bringt die Somalihalbinsel in den Handel, wie auch Weihrauch, ebenfalls ein Gummiharz [1]). Die ostafrikanische Küste liefert für den Handel Aloe, mehr noch Natal und das Kapland. Die Gummi liefernden Akazienarten bringen weiteren Nutzen durch ihr Holz. Geschätzte afrikanische, zum größten Teile sehr harte Nutzhölzer sind: afrikanisches Mahagoni, hauptsächlich Kamerun- und Kaplandmahagoni, weißes Eisenholz (Kapland), afrikanisches Tiekholz (eine Art Rosenholz), Stinkholz (geschätztes Drechslerholz, wie auch *Pappea capensis*), Kamerun-, Senegal- und Oranjeebenholz, afrikanisches Sandelholz („Barwood“), Cambalholz („Camwood“), letztere beiden begehrte Farbhölzer von der Sierra Leone. Zuletzt sei noch auf die Raphiapalme hingewiesen, die außer in Westafrika in vielen Arten auf Madagaskar vorkommt, und auf die Meer- oder Seekokospalme (eine nur auf den Seychellen einheimische Art), die die Seychellennüsse liefert, wohl die größten Baumfrüchte, die man kennt (bis 15 kg schwer).

Eines wichtigen pflanzlichen Handelsartikels sei noch gedacht, der zumeist als halbfossiles Harz bis 1 m tief aus der Erde gegraben wird. Es ist der Kopal. Der beste und härteste kommt von Sansibar und Mozambique.

Wiewohl der Kopal aus Afrika stammt, kam er früher nur aus Ostindien in den Handel. Heute wird er auch direkt von seinen Ursprungsgebieten exportiert. Er ist dem Bernstein ähnlich und wird auch zu Drechslerwaren und Schmuckgegenständen verarbeitet. Vor allem aber liefert er die besten Firnisse, z. B. den englischen Wagenlack. Auch in Westafrika, in der Sierra Leone, findet sich ein vorzüglicher Kopal. Unter dem Gesamtnamen *Angolakopale* kommen die Kopalharze von Angola, Benguella und dem Kongo in den Handel.

Der Nordrand Afrikas hat die Mittelmeerflora mit allen ihren Nutz- und Nahrungspflanzen, darunter besonders Reis und Baumwolle in Ägypten und Agrumen, allerhand Getreide und Halfagras in den Atlasgebieten. Hierselbst wachsen auch wilde Obstbäume, wilde Feigen-, Johannis- und Mandelbäume, ebenso Pistazienbäume, die die geschätzten Tunisnüsse liefern. Der eingeführte Eukalyptus hat die Eigenschaft, Sümpfe auszutrocknen, außerdem ergibt er gesuchtes Nutzholz. Ferner sind zu erwähnen die Zwergpalme, deren Blattfasern zu Seilen, Decken usw. verarbeitet werden (ausgeführt als „crin d'Afrique“), Parfümeriepflanzen der Macchiengebüsche [2]) (bei Kairuan), Korkeiche, Ölbaum, die Gerbrinde liefernde Steineiche, Wacholder und Pinsapotanne.

---

[1]) Weihrauch und Myrrhen kommen in Seronen von etwa 85 kg Inhalt von Aden und Bombay aus in den Handel; diese beiden Orte und London sind die Hauptmärkte. — [2]) Macchien = Mâquis, S. 350; Macchia [sing.] = Fleck.

Die westafrikanischen Inseln, hauptsächlich Madeira, sind mit Kastanien- und Lorbeerhainen bedeckt.

In den südafrikanischen Randlandschaften werden Weizen, Hafer, Gerste, Durra, Reis angepflanzt. Der Weinstock wird mit vielem Erfolg bei Kapstadt angebaut (S. 190). Unsere mittel- und südeuropäischen Obstsorten, wie Äpfel, Birnen, Pflaumen, Pfirsiche, Aprikosen, Orangen, Limonen, gedeihen vorzüglich.

§ 335. Die afrikanische Tierwelt und ihre Erzeugnisse. So arm Afrika an Pflanzen ist, so reich ist es an Tieren, wenn auch viele von den Afrika eigentümlichen Tierarten, wie Flußpferd, Nashorn, Giraffe und Elefant, in das Innere des Kontinentes zurückgedrängt sind. Ebenso ziehen sich der Löwe und der noch mehr gefürchtete Leopard, das Zebra und die unzähligen verschiedenartigen Antilopen mehr und mehr zurück, wo der Fuß des Europäers hintritt. Aber nicht bloß der Europäer, noch der Eingeborene haben zur Verminderung des Tierbestandes beigetragen, sondern vor allem die Rinderpest bei den Antilopen, Hartebeestern, Büffeln und verwandten Tieren. Schon hat man gewaltige Gehege geschaffen, um dem Aussterben mancher eigentümlichen Tierart vorzubeugen. Die britische Regierung hat in Südafrika derartige große Schutzbezirke anlegen lassen. In anderen Gegenden will man ein gleiches tun.

Haustiere hat uns der afrikanische Kontinent, mit Ausnahme der Katze, nicht gegeben. Heute noch ist die Katze für viele Gebiete Afrikas ein wichtiges Haustier, so für Ägypten. Die Zibetkatzen der Galläländer sind neben denen von Ostindien noch die einzigen Lieferanten von Zibet, einem moschusähnlichen Produkt. Der Hund ist kaum afrikanischen Ursprungs. Wahrscheinlich ist noch der Esel alteinheimisch. In Mittel- und Südafrika ersetzt er das Pferd, da er klimatischen Einflüssen und denen der Tsetsefliege gegenüber widerstandsfähiger ist. Allen diesen Einflüssen erliegt auch nicht das Zebra (das Tigerpferd). Darum hat man in neuerer Zeit Versuche mit dessen Zähmung angestellt, in Transvaal sowohl, wie in Deutsch-Ostafrika (Station Mbuguni am Kilimandscharo)[1]. Den afrikanischen Elefanten zu einem Haustier im Sinne des asiatischen zu machen, ist nicht gelungen; nicht einmal zu Transportzwecken läßt er sich benützen. In neuerer Zeit hat man mit großem Erfolg ein anderes echt afrikanisches Tier zum Haustier herangezogen, den Strauß[2].

In der Kapkolonie (der Hauptstraußenort ist *Oudtshoorn am Olifantfluß*), wo die Straußenzucht seit 1865 begann, zählte man im Jahre 1900 261000 Strauße. Reichlich bewässerte Luzernenfelder haben sich für ihre Zucht besonders gut erwiesen. Auch in Deutsch-Ostafrika hat man mit der Straußenzucht begonnen.

Alle andern Haustiere sind erst eingeführt worden, zum Teil schon in alten Zeiten, zum Teil von dem Europäer erst in neuerer

[1]) Vgl. über das Zebra auch Bd. I, § 70. — [2]) Das Kapland führt jährlich für reichlich 20 Mill. Mk. Straußfedern aus, Tripolitanien für 1,5 bis 2 Mill. Mk. und der ägyptische Sudan nur ein Viertel so viel. Die von Nordafrika ausgeführten sind die wertvolleren Federn.

Zeit. Das wichtigste unter ihnen ist das Rind, das vorzugsweise durch das Sangarind oder den afrikanischen Buckelochsen (wegen des großen Fetthöckers auf dem Rücken) vertreten ist. In seiner Zucht haben es die südöstlichen Bantuneger auf eine hohe Stufe gebracht.

Die Sanga sind übrigens mehr oder minder zahlreich durch ganz Afrika verbreitet und werden auch als Zug- und Reittiere benutzt. In vielen Gegenden hat die Rinderpest diese Haustiere fast völlig ausgerottet. Manche Negerstämme trinken das Blut des Rindes. Der Milchgenuß ist wenig verbreitet. Butter gebraucht man nur zum Einreiben des Körpers, weniger als Speise. Bei dem echten Negerstamm wird Käse weder bereitet noch verzehrt, wohl aber bei den Abessiniern, Arabern und Berbern. Überhaupt ist die Haltung des Rindes den Negerstämmen mehr Liebhaberei und ein Zeichen des Reichtums.

Nächst dem Rinde ist am wichtigsten das Schaf. Besonders hält man das Fettschwanz- oder Schwarzkopfschaf. Die Herero und Ovambo in Deutsch-Südwestafrika züchten es, ebenso die Hottentotten neben dem Rinde. Diesen Völkern gilt das Schaf mehr als Opfertier, weniger als Wolllieferant, wie dies bei den Abessiniern, teilweise bei den Somali und einigen Negerstämmen des Sudans der Fall ist. Bei den Kaffern wird das Schaf durch die Ziege ersetzt. Im Kaplande haben die Europäer mit der Wollschafzucht große Erfolge erzielt, verhältnismäßig noch größere mit der Angoraziegenzucht[1]). Ziegen werden im Wüstengebiete als Milchtiere gehalten. Das Schwein wurde von Europäern eingeführt. Seine Zucht wird in Südafrika, in Zentralafrika und im Sudan, soweit hier nicht der strenge mohammedanische Glaube vorgedrungen ist, getrieben

In vielen Gegenden ist das Schwein wieder verwildert und fügt im Verein mit der Ziege den Pflanzungen viel Schaden zu. Der Zahl nach sind die Pferde am wenigsten vertreten. Sie kommen namentlich im N und S und in verschiedenen europäischen Kolonien vor. Im tropischen Afrika haben sie schwer unter der Tsetsefliege und Pferdekrankheiten zu leiden. Nicht vergessen sei als wichtigstes Haustier Nordafrikas das einhöckerige Kamel, das Saharatier „par excellence". In Südafrika, auch in Deutsch-Südwestafrika hat man in neuerer Zeit Kamele mit gutem Erfolge eingeführt. Die afrikanischen Völker achten auch sehr auf die Geflügelhaltung. Das Huhn (besonders geschätzt das Perlhuhn) ist am meisten verbreitet, bei höher entwickelten Stämmen auch Gans, Ente und Taube. Der Eiergenuß ist wenig verbreitet. Die Bienenzucht betreibt man in Süd-, Ostafrika und im Nilgebiet.

Überall in den Flüssen und Seen und am Meeresgestade wird bedeutender Fischfang getrieben, im Innern von den Eingeborenen, am Ozean auch von den Europäern. An den tunesischen und algerischen Küsten werden Thunfisch, Sardinen und Anchovis gefangen. Da, wo die Sahara an den Atlantischen Ozean stößt, wird Kabeljau gefangen. Andere Fischereigründe finden sich in den Lagunen der Guinea-

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 72

küste, sodann nördlich des Kunene (Große Fischbucht), südlich vom Nadelkap, in der Delagoabai. Die Somali fischen besonders Haifische, deren Flossen bis nach China exportiert werden. Das Mittelländische Meer liefert Schwämme, das Rote Meer Perlen[1]), ebenso das ostafrikanische Meeresgestade bei der Rufidschimündung. Von da an bis zur Mündung des Sambesi gewinnt man auch Kauris. Die Korallenfischerei an den algerischen Küsten ist infolge des Raubbaues auf längere Zeit aufgehoben.

§ 336. Erzeugnisse der Mineralwelt. Afrikas Mineralwelt ist nur zum kleinsten Teile erschlossen. Aber das, was sie bis jetzt erzeugt hat, läßt auf große Schätze in den verschiedensten Gebieten schließen. Obenan steht die Goldgewinnung im britischen Südafrika[2]), wo die transvaalischen Goldfelder bei Barberton und Witwatersrand die ergebnisreichsten sind[3]). Gold findet man ferner in der Oranjeflußkolonie, in Rhodesia, in Madagaskar, im italienischen Erythräa, im portugiesischen Ostafrika. Auch in Deutsch-Südwestafrika ist man auf Goldspuren gestoßen. Silbererze entdeckte man in Madagaskar und Algerien. Reich ist Afrika an Kupfer- und Eisenerzen, besonders das ganze Südafrika (die Otaviminen in Deutsch-Südwestafrika), ebenso Madagaskar und Algerien. Reiche Eisenerzlager liegen südlich des Victoriasees, ferner in Tunesien. Blei findet man in Algerien, Tunesien und Madagaskar, Wismut in Deutsch-Südwestafrika. Kohlen werden in Natal, Transvaal und der Kapkolonie zutage gefördert[4]), in neuerer Zeit auch in der Oranjeflußkolonie und im Basutoland, außerdem in Algerien, am Rovuma (an der Südgrenze Deutsch-Ostafrikas). Graphit denkt man in Madagaskar abbauen zu können, hier auch Schwefel. Ganz hervorragend sind die Funde an Diamanten, besonders in der Oranjeflußkolonie[5]); auch Granaten und andere Edelsteine kommen hier und in andern Gebieten Afrikas vor. Auf dem Weltmarkt sind die Edel- und Halbedelsteinfunde der andern afrikanischen Gebiete, wie die Granaten Deutsch-Ostafrikas, bis jetzt ohne Belang.

Der mineralische Reichtum der Sahara besteht im Salz. Am großartigsten ist die Gewinnung in den Oasen von Bilma und Kauar, wo allein 70000 Kamele den Transport des Salzes nach Tibesti, Bornu und den Haussastaaten besorgen. Die Wüste El Dschuf (im W der Sahara) bringt ihr Salz nach den Gegenden des Niger und Senegal. Salz wird außerdem im N von Rhodesia, am Kuanza an der Angolaküste, im ostafrikanischen Bruchzonengebiet, im O Abessiniens gefunden. Salpeter wird in Tuat gewonnen und hier von den Eingeborenen zur Herstellung von Pulver gebraucht.

Algerien liefert ausgezeichnete Bau- und Nutzsteine, vorwiegend Kalksteine, Gips, Porzellan- und andere Tonerden.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 75. — [2]) Vgl. Bd. I, § 81. — [3]) Die gesamte Goldproduktion von 1884 bis 1898 hatte einen Wert von 1400 Mill. Mk. Vgl. auch § 81 in Bd. I. — [4]) Steinkohlenausbeute in 1000 metrischen Tonnen; *Natal* 1903: 725, 1902: 608, 1901: 578; *Transvaal* 1902: 1616, 1901: 723; *Kapkolonie* 1902: 168, 1901: 187. — [5]) Der Wert der Diamantenausfuhr des Kaplandes belief sich 1902 auf 110,7 und 1901 auf 100,6 Mill. Mk. Vgl. auch Bd. I, § 82.

III. Industrie und Gewerbe.

§ 337. Industrie. Stammesgewerbe. Europäische Industriezweige fassen nur schwer auf afrikanischem Boden Fuß; natürlich da zuerst, wo sich Europäer dauernd angesiedelt haben. Zunächst sind es Gewerbe, die sich auf die Ausbeutung und erste Bearbeitung der Naturerzeugnisse richten, wie in Süd- und Nordafrika. Von Industrie kann man bei den Eingeborenen nicht reden, wohl aber von Stammesgewerben. Viele eingeborne Stämme Afrikas sind nicht ungeschickt in der Herstellung von Flecht- und Webwaren, ebenso in der Bearbeitung des Holzes zu Bauzwecken und Schmucksachen, des Steines und Eisens zu allerhand Waffen und Gerätschaften. Manche Stämme sind geradezu wegen ihrer Kunstfertigkeit in verschiedenen Gewerbezweigen bekannt und geschätzt, so wegen der Schmiedewaren (Stämme Zentralafrikas und des Sudans)[1], wegen der Töpferwaren (im Sudan und Westafrika)[2], wegen der Web- und Flechtwaren (viele Dörfer Westafrikas)[3]. Alle diese Erzeugnisse dienen vorwiegend dem eigenen Gebrauch[4]. Ganz eigentümlich sind dem afrikanischen Festland die Orte, wo Salzmacherei betrieben wird. Es gibt auch Negerstämme, die verschiedene Gewerbe zu gleicher Zeit betreiben, wie die *Kioko* im südlichen Teil des Kongobeckens, die Jäger wie Hirten, Ackerbauer wie Gewerbetreibende und zuletzt auch ein bedeutendes Handelsvolk sind[5].

IV. Verkehr und Handel.

§ 338. Handel. Der Afrikaner ist entweder Ackerbauer, Viehzüchter, Jäger oder Gewerbetreibender, vor allem jedoch Händler. Ein Handel im europäischen Sinne wird von den Eingeborenen nicht getrieben. Bei ihnen findet nur ein Nahverkehr, ein Tauschverkehr von Stamm zu Stamm statt. Wo aber der Zwischen-, Durchgangshandel und der Fernverkehr bei den Negerstämmen auftritt, da ist schon der Einfluß des europäischen und arabischen Kaufmanns bemerkbar. Das Dasein vieler Stämme hängt heute geradezu vom Durchgangshandel ab. Sie wachen mit Eifersucht über ihr Handelsmonopol und haben darum dem Europäer den Eingang ins Innere oft recht erschwert[6]. Afrika ist das klassische Land der Märkte. Wo nur etwas Frieden und Ruhe herrscht, kommen Männer und Frauen auf bestimmten Marktplätzen zusammen, um ihre Waren feilzubieten, beziehentlich zu tauschen. Im Sudan gibt es Märkte, deren Häuser und Buden immer stehen bleiben und nur zur Zeit des Markttages bewohnt und belebt sind. Aus

---

[1]) Berühmte Schmiede sind die *Osaka* im Stromgebiete des Ogowe, die *Kanjoka* im südlichen Teile des Kongobeckens. — [2]) Z. B. die *Sandeh* oder *Niam Niam,* die Neger in *Bakunja* und *Kakongo*. — [3]) In *Kakongo* gewirkte Mützen, in *Mayumbe* feine Mattenkleider, in *Loango* verzierte Zeuge und reich gemusterte Matten. — [4]) Viele sind auch eine Zierde unserer völkerkundlichen Museen. — [5]) Vgl. Bd. I, § 116. — [6]) Z. B. die Dualla, Bakoko, Bakwiri in Kamerun; Handelsvermittler sind auch die Evhe in Togo.

solchen Märkten haben sich die *Basare* oder *Suks* entwickelt. Ein Beispiel dieser Entwicklung ist Timbuktu.

Wertmesser. Im Handel der Afrikavölker, besonders in ihrem Außenhandel, gibt es Groß- und Kleingeld. Zu dem afrikanischen Großgeld gehören Elfenbein, Gewehre, Gold, Sklaven, zu dem Kleingeld Baumwollenstücke, Kaurimuschel, Kolanuß u. a. m. Als Handelsgeld wird am häufigsten Salz in Ziegelsteinform, Eisen und Kupfer in Barren und bearbeiteten Stücken benutzt. Da die Neger vorzugsweise Pflanzenkost genießen, so ist ihnen Salz ein sehr wichtiges Nahrungsmittel. Am Ostabhange Abessiniens bricht man Salz in Form von Stangen oder Backsteinen (30 cm lang, 5 cm dick und $^3/_4$ kg schwer). 40 bis 50 solcher Salzstangen werten einen Maria-Theresiataler. Das Salzgeld gebraucht man besonders im W des Victoriasees und im nördlichen Sudan. Das Eisengeld hat zumeist die Form von dünnen gekrümmten Platten, das Kupfergeld die von Kreuzen und Messern. Im ganzen westlichen Sudan ist die Kaurimuschel das Kleingeld, außerdem noch in einem kleineren Gebiete zwischen Albert-, Albert Edward- und Victoriasee. Die Kaurimuschel ist eine Porzellanschnecke, die in der Hauptsache von den Malediven eingeführt wird. 2500 bis 3000 Stück werten etwa 4 Mk., an der Küste natürlich nicht so viel; in Lagos kann man für einen Maria-Theresiataler 20000 Stück Muscheln erhalten. Goldstaub wird neben anderem in Timbuktu und anderen Orten der Sahara als Geld benutzt. Zuweilen läuft die Ware nicht mehr als Geld um, dient aber immer noch als Wertmesser, wie z. B. in westafrikanischen Küstengebieten die Eisenbarren und das Stück Baumwollenstoff.

Geld sind für die einzelnen Stämme diejenigen Tauschwaren, die sie nicht selbst hervorbringen, wohl aber von dem Fremden, sei er Neger oder Weißer, regelmäßig eintauschen. Darum können die Europäer im Handel mit den Eingeborenen des Innern ihre Industrieerzeugnisse so leicht als Wertmesser gebrauchen. Freilich müssen sie sich auch hier nach der Mode richten. Ein Webstoff, der dieses Jahr bei diesem Volke Mode ist, wird vielleicht im nächsten Jahr oder bei einem andern Volke nicht gekauft. Am besten fährt der Europäer mit Baumwollenstoffen, Eisen- und Messingdraht, Perlen, Gewehren und Munition und — leider auch — mit Branntwein (Rum).

Europäische Münzen. Über einen großen Teil Afrikas hat sich seit dem Aufschwung des österreichischen Levantehandels der Maria-Theresiataler verbreitet. Sein Geltungsbereich umfaßt außer den Seychellen, Amiranten, Sansibar vor allem die afrikanische Ostküste von der Südgrenze Deutsch-Ostafrikas an aufwärts und ganz Nordostafrika mit dem größten Teil des Sudans, also Abessinien, alle Küsten des Roten Meeres, Ägypten, Darfor, Wadai, Bornu, Fessan, Tibesti. Hier wird er allerdings seltner gebraucht. Von den Arabern wird er „Vater des Vogels" (*Abu teir*) genannt. Er gilt etwa 4,20 Mk. Doch ist sein Wert auch schwankend. Nur mit der *Prägungszahl 1780* ist er zulässig. In Österreich prägt man heute noch diese Taler mit der gleichen Aufschrift und Jahreszahl. In letzterer Zeit sind wieder viel nach Sansibar und Massaua eingeführt worden. Er ist allmählich nach W vorgedrungen und hat mehr und mehr den *spanischen*

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 113.

Säulenpiaster verdrängt. Infolge des regen Handels der Inder mit Ostafrika ist die *indische Rupie* hier und in Abessinien eingedrungen. Die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft hat 1890 Silbermünzen nach Art der Rupie prägen lassen und zur Einführung gebracht. Jede Kolonialmacht sucht selbstverständlich ihren Münzen in den unter ihrem Schutze stehenden Staaten Eingang zu verschaffen.

Von Welthandelsartikeln hat Afrika nur wenige auf den Markt gebracht, natürlich abgesehen von denjenigen, die jetzt durch europäische Kolonisationsarbeit gewonnen werden. Goldstaub, Elfenbein und Menschen als Sklaven, das waren früher die drei Hauptartikel; besonders der letztere, das „schwarze Kasimir" oder das „Ebenholz" der Sklavenschiffe war bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts die eigentliche Grundlage im ganzen afrikanischen Handel und brachte Millionen ein. Heute erwachsen dem Europäer andere, zahlreichere und bedeutend schwierigere Aufgaben, wenn er aus dem Handel und Verkehr mit Afrika Nutzen ziehen will.

Der Weiße naht sich dem Schwarzen als Forscher, als Händler, als Eroberer und als Missionar. Da Afrika für den Europäer wenig günstige Punkte zu größerer Ansiedlung hat, so kann ein Gewinn nur aus dem Handel und der Plantagenwirtschaft herausspringen. Bei letzterer Aufgabe besteht aber noch die weit schwierigere, den Neger zu einem arbeitsfreudigen Menschen heranzuziehen. Das sind die Wege, die zur wirklichen wirtschaftlichen Erschließung Afrikas führen können. Die Mittel aber dazu sind unsere großen Geschäftsgenossenschaften mit ihrem Kapital und sodann unser hochentwickeltes Verkehrswesen.

§ 339. Verkehrswege und Verkehrsplätze. Innerafrikanische Verkehrswege und Transportmittel. Der Binnenverkehr Afrikas vollzieht sich auf den Karawanenstraßen im N, den Trägerpfaden in der Mitte und den Karrenwegen in Südafrika, in neuerer Zeit auch durch die Eisenbahnen. Karawanen-, Träger- und Karrenwege kann man auch als Karawanenstraßen zusammenfassen. Sieben wichtigere Karawanenstraßen[1]) durchziehen die Sahara von N nach S, denn in dieser Richtung vollzieht sich der Hauptverkehr. Im N und im S der Sahara stehen diese Karawanenwege durch westöstliche Straßen wieder miteinander in Verbindung.

100 bis 1000 und mehr Kamele bilden eine Karawane. Die Schnelligkeit einer Kamelkarawane beträgt 3,5 bis 4 km in der Stunde. Der wichtige Karawanenweg von Tripolis nach dem Tschadsee zerfällt in 3 Abteilungen: Tripolis-Mursuk, Mursuk-Bilma und Bilma-Kuka. Zu jeder Abteilung werden 25 bis 30 Tage gebraucht. Aller 2 bis 3 Tage trifft man bei diesem Wege auf eine Oase. Ein reichliches Jahr vergeht, bevor die Karawane wieder nach Tripolis zurückgekehrt ist. $1^1/_2$ Jahr erfordert die Karawanenreise von Tripolis nach Timbuktu und wieder zurück. Die Gefahren, denen die Karawanen ausgesetzt sind, sind all-

---

[1]) Die 7 wichtigeren Karawanenwege sind: 1. Marokko—Tenduf—Senegal; 2. Fes—Tafilelt—Timbuktu; 3. Tripolis—Ghadames—In Salah (Tidikelt)—Tuat—Timbuktu; 4. Tripolis—Ghadames—Ghat—Agades—Kano; 5. Tripolis—Mursuk—Bilma—Kuka; 6. Bengasi—Audschila—Kufra Oasen—Abesche in Wadai; 7. Siut am Nil—durch die Libysche Wüste nach Fascher in Darfor.

bekannt; viele dieser Handelsreisen gehen zu Grunde. Sie würden kaum unternommen werden, wenn ihr Gewinn nicht 100% und mehr betrüge.

Das **Transportmittel** in der ganzen Sahara ist das **Kamel**, im westlichen Sudan und in Senegambien der Packesel, in Abessinien das Maultier und auf den Karawanenwegen im südöstlichen Abessinien das **Kamel und Maultier**[1]. Auf den **Trägerpfaden** ist der **Mensch Transportmittel**.

Eine solche Trägerkarawane von 300 bis 500 und mehr Menschen gleicht einem kleinen wandernden Staate; Weiber und Kinder folgen mit. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beträgt 80 Schritte in der Minute. Nach einem 2 bis 3stündigen Marsch wird das erste Mal ½ Stunde gerastet, nach abermals 2 bis 3 Stunden wieder ½ Stunde Rast; das Reiseziel wird sodann in einem einzigen Marsch ohne Ruhepause erreicht.

Auf einer Art **Sänfte** (*Tipoya*) werden die Reisenden im südlichen Kongobecken (Lunda) transportiert; auf ähnlichen Vorrichtungen auch im Kongo- und Guineaküstengebiet. Die **Trägerverkehrspfade** durchziehen in verschiedenen Richtungen ganz Zentralafrika, den westlichen Sudan bis zum Hinterland von Kamerun. Südafrika bis hinauf zum Tanganjikasee beherrscht der **Karrenverkehr**.

10 bis 20 Ochsen ziehen einen schwerfälligen Wagen. Die Geschwindigkeit beträgt auf besserem Terrain 4—5 km in der Stunde, auf schlechtem weit unter 4 km. So wird z. B. die Strecke Swakopmund-Windhuk in 84 Stunden mit dem Ochsenwagen zurückgelegt. Die Eisenbahnfahrt auf der 382 km langen Strecke dauert 36½ Stunden, also nur 10,5 km in der Stunde. Von **Kapstadt** geht alle 14 Tage eine **Karrenpost nach Gibeon** in Deutsch-Südwestafrika (über Warmbad, Keetmanshoop, d. s. Stationen in Groß-Namaland). Der Weg wird in 20 Tagen zurückgelegt[2].

Die **wirtschaftliche Ausnutzung** der **afrikanischen Kolonien** beruht in erster Linie auf dem Vorhandensein von **Verkehrswegen**. Kleinere Flußstrecken und die größeren Seen werden schon von europäischen Dampfern befahren. Überall legt man bessere Wege an. Vor allem aber fördert jede Kolonialmacht den **Eisenbahnbau**. Voran stehen in dieser Beziehung Großbritannien und Frankreich. **Algerien** hat Bahnen, die alle wichtigen Orte längs der Küste und im Innern verbinden. Die Bahnen sollen dereinst weitergebaut werden und die Sahara durchqueren, zunächst nach der Oase Tidikelt und von da eine Linie nach Timbuktu und die andere nach dem Tschadsee[3]. **Frankreichs äthiopische Eisenbahn**, die von Djibuti bis nach *Addis Abeba* geführt wird, erschließt das produktionsreiche Hinterland von Harar (Kaffee, Wachs, Häute und Baumwolle, Harze aus Schoa und den Galländern).

Wie gering die Kosten des Transports auf der Eisenbahn gegenüber dem Kamel- und Maultiertransport sind, dafür gibt diese Bahn ein schönes Beispiel.

---

[1]) Die Maultiere gebrauchen von Harar bis Djibuti (Djibouti, Dschibuti) an der französischen Tadjurabai 20 bis 25 Tage, bei halber Last 12 bis 13 Tage. — [2]) Kapstadt—Gibeon in der Luftlinie 925 km, siehe auch S. 191. — [3]) Vgl. Bd. I, § 128.

Stellten sich die Kosten von 1 t durch Kameltransport von Harar bis Djibuti an der Tadjurabai auf 240 Mk., so betragen sie jetzt durch die Eisenbahn nur 24 Mk. Der Endpunkt der 310 km langen Bahn ist Dire Dauah, im N von Harar.

Dakar wird mit St. Louis am Senegal durch eine Bahn verbunden. Das Bedeutendste haben im afrikanischen Eisenbahnbau bisher die Engländer geleistet. Sie führten ihre Eisenbahn den Nil entlang weit in tropische Gebiete hinein[1]). In Britisch-Ostafrika führt die Ugandabahn parallel der deutschen Grenze von der Küste nach dem Victoriasee. Britisch-Südafrika hat bereits ein Eisenbahnnetz aufzuweisen[2]).

Schon ist die große südafrikanische Meridionalbahn über Buluwayo in Rhodesia hinausgebaut; sie wird den Sambesi erreichen und außerdem nach Salisbury hinübergehen, um sich hier mit der Bahn zu verbinden, die von der portugiesischen Sofalabai aus ins Innere führt. Man fährt von Kapstadt nach Buluwayo (2300 km, = die Strecke London-Calais-Brindisi) rund 100 Stunden. (Buluwayo ist ein Ort, der jetzt bereits über 6000 Europäer als Einwohner zählt, also mehr Europäer, wie Deutsch-Ost- und -Südwestafrika zusammen.) Von der Delagoabai (Lorenzo Marques) fährt man nach Pretoria (560 km, so weit wie Berlin-Darmstadt) 24 Stdn., nach Johannesburg 26 Stdn., nach Bloemfontein 40 Stdn., von Durban (Natal) nach Johannesburg 28 Stdn.

Portugal hat eine Bahn von *Loando* aus nach dem Innern bis *Malansche* gebaut[3]), Deutschland von *Swakopmund* nach *Windhuk*. Der Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika liegt noch ganz in den Anfängen.

Seeverkehr. Jeder Staat, der in Afrika Kolonien besitzt, hat auch seine regelmäßigen Schiffahrtsverbindungen mit den Kolonien und den Häfen anderer Oberhoheitsgebiete. Außerdem beteiligen sich an der regelmäßigen Seeschiffahrt noch der Österreichische Lloyd in Triest[4]) und die ungarische Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" in Fiume[5]).

Wichtige Seeverkehrsplätze Afrikas. Nennenswerte Häfen der Nordküste sind *Oran*, *Algier*, *Philippville*, *Bône*, *Tunis*, *Gabes*, *Tripolis*, *Bengasi*, *Alexandria*, *Port Said*.

Deutsche Schiffahrtsverbindungen mit Afrika. Die wichtigsten Häfen der Nordküste werden von Schiffen des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Levante-Linie (Hamburg) angelaufen, *Port Said* auch von der Deutschen Ostafrika-Linie (Hamburg). Unter den 9 Linien, die Deutschland mit Westafrika verbinden, steht die Woermann-Linie in Hamburg obenan, sie zerfällt in die Kamerun-Hauptlinie und die Swakopmund-Linie. Jeden Monat einmal laufen die Dampfer von Hamburg aus[6]). Die Woermann-Linie unterhält außerdem eine regelmäßige Verbindung zwischen Kap Kroß, Swakopmund, Lüderitzbucht und Kapstadt (Fahrzeit 12 Tage).

[1]) Vgl. Bd. I, § 128. — [2]) Was das ganze Innere Südafrikas, das ungeheure Gebiet zwischen Oranje und Sambesi, heute ist und im Begriff zu werden ist, verdankt es der Tatkraft eines einzigen, des *Cecil Rhodes*. Wenn von seinem Riesenplane, ganz Afrika von N nach S mit einem Schienenweg und Telegraph zu durchqueren, vorderhand weiter nichts als der große Überlandtelegraph übrig bleibt, so hat Rhodes für den Verkehr des innern Afrikas ganz Hervorragendes geleistet. Die anderen Staaten können bequem Anschluß an diese große Linie erlangen. — [3]) Gegenwärtig wird eine Bahn von etwa 1500 km Länge von der Lobitobai, in der Nähe von Benguella, nach der Ostgrenze der Kolonie gebaut. — [4]) Fahrten von Triest nach Sues, Tanga, Durban. — [5]) Fahrten von Fiume nach Tunis, Algier, Tanger. — [6]) Vgl. des weiteren Übersicht S. 78.

Auch die anderen westafrikanischen Linien[1]) laufen jeden Monat einmal von Hamburg aus. Die Oldenburgisch-Portugiesische Dampfschiffahrts-Reederei (in Oldenburg, Großh.) sendet ihre Schiffe von Hamburg am 20. jedes Monats über Antwerpen nach Tanger und Mogador in Marokko.

Die wichtigsten Verkehrsplätze der Westküste sind ***Tanger***, ***Mazagan***, ***Mogador*** in Marokko, ***Las Palmas*** auf den Kanaren, ***St. Louis*** und ***Dakar*** in Senegambien, ***Bathurst*** am Gambia, ***Sherbro*** an der Sierra-Leoneküste, ***Monrovia*** und ***Kap Palmas*** in Liberia, ***Lahu***, ***Gr. Bassam*** und ***Assinie*** (***Essini***) an der französischen Zahnküste, ***Axim*** und ***Akra*** (***Accra***) an der britischen Goldküste, ***Lome***, ***Porto Seguro*** und ***Klein-Popo*** an der deutschen Togoküste, ***Kotonu*** an der französischen Sklavenküste, ***Lagos***, ***Neu-*** und ***Altcalabar*** an der englischen Nigeriaküste, ***Victoria***, ***Duala*** (***Kamerun***), ***Batanga*** und ***Campo*** im deutschen Kamerungebiet, die Inseln ***Fernando Po***, ***Principe*** und ***São Thomé***, ***Gabunbucht*** in Französisch-Kongo, ***Landana*** (portugies.), ***Banana*** am Kongo (Kongostaat), ***Loanda***, ***Benguella*** und ***Mossamedes*** an der portugiesischen Angolaküste, ***Kap Kroß***, ***Swakopmund***, ***Walfischbai***, ***Lüderitzbucht*** (***Angra Pequena***) an der deutschen Südwestafrikaküste, ***Port Nolloth*** und ***Kapstadt*** in Kapland[2]).

Südafrika (das Kapland und Natal) wird von der Deutschen Ostafrika-Linie von Hamburg aus aller 4 Wochen angelaufen (S. 78).

Die Ostküste Afrikas wird besonders von der Deutschen Ostafrika-Linie beherrscht. Ihre Dampfer gehen aller 14 Tage von Hamburg ab durch den Suezkanal nach Daressalam und Durban (S. 78). Ferner unterhält die deutsche Schiffahrtsgesellschaft die regelmäßige Linie Bombay-Ost- und Südafrika, außerdem die Linie Rangun-Daressalam-Sansibar-Rangun.

Die wichtigeren Anlege- und Hafenplätze der ostafrikanischen Küste sind ***Suez***, ***Suakin***, ***Massaua***, ***Djibuti***, ***Kilindini (Mombasa)***, ***Tanga***, ***Daressalam***, ***Sansibar***, ***Kilwa***, ***Lindi***, ***Mikindani***, ***Ibo***, ***Mozambique***, ***Quelimane***, ***Chinde***, ***Beira***, ***Delagoabai*** (***Lorenzo Marques***), ***Durban***.

Die afrikanischen Kolonien und selbständige Wirtschaftsreiche Afrikas.

§ 340. Aufteilung Afrikas unter die europäischen Mächte. Gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts wurde Afrika von den Kolonialstaaten Europas aufgeteilt, nachdem drei neue Kolonialmächte entstanden waren: Deutschland, Italien und Belgien. Den größten Besitz hat sich Frankreich angeeignet, ungefähr $^1/_3$ des Erdteils (30 %). Er liegt vorwiegend im W und NW Afrikas und umfaßt den größten Teil der Wüste Sahara. Frankreich ergriff von der Sahara Besitz, weniger um seinen Kolonialbesitz um ein Beträchtliches zu vermehren, als vielmehr zum Schutze seiner tunesischen und algerischen Grenzen. Der Besitz der Tadjurabucht an der Welthandelsstraße nach Indien und Ostasien

---

[1]) Die anderen Linien sind die Marokko-Linie: Hamburg—Tanger—Mogador in 20 Tagen; die Goldküsten-Linie über Bremen: Hamburg—Lome—Klein-Popo—Kotonu in 47 Tagen; die Lagos- und Gabun-Linie: Hamburg—Duala—Gabun in 49 Tagen; die Liberia-Linie: Hamburg—Monrovia—Assinie in 41 Tagen; die Nord-Linie: Hamburg—Sherbro in 35 Tagen; die Süd-Linie: Hamburg—Benguella in 66 Tagen; Lagos- und Ölflüsse-Linie: Hamburg—Lome—Altcalabar—Abonema—Degama in 57 Tagen. — [2]) Über die Fahrpreise nach den einzelnen afrikanischen Küstenorten vgl. S. 80.

ist für Frankreich sehr wichtig. Madagaskar und Réunion sind Südafrika benachbart. Der englische Besitz umfaßt einschließlich Ägyptens $^1/_4$ des afrikanischen Kontinents (25 %). Sein Schwerpunkt liegt in Ost- und Südafrika. Von der Westküste vom Kapland bis Nigeria ist England ausgeschlossen; denn die bedeutungslose Walfischbai ist kaum zu rechnen. Die portugiesischen, belgischen und deutschen Besitzungen sind gleich groß (jeder Besitz 7 % des Kontinents). Die portugiesischen Besitzungen sind auf 2 größere Gebiete in Südafrika und auf 1 kleineres in Westafrika verteilt. Belgien beherrscht den Kongostaat. Deutschland greift an vier Stellen in den afrikanischen Körper hinein. Der türkische Besitz liegt im N (3 %), der italienische im O (etwa 2 %). Gering ist der Anteil Spaniens mit den Kanaren und dem gegenüberliegenden Küstensaum. Der Rest Afrikas entfällt auf die drei kleinen selbständigen Staaten Afrikas, auf *Abessinien* (3 %), *Marokko* und *Liberia*.

§ 341. Das Kaisertum Abessinien. Dies alte Reich *Äthiopien* umschließt verschiedene Königreiche, im N *Tigre* mit Adua, in der Mitte *Amhara* mit Gondar, im S *Schoa* mit Ankober und Addis Abeba (Addis Abbaba, gegenwärtige Hauptstadt, etwa 50000 E.) und die südlichen Provinzen *Harar* mit der gleichnamigen Hauptstadt (35000 E.), *Kaffa* mit Bonga, sowie noch andere Gebiete der Somali- und Gallaländer. Das ganze Reich, dem in unumschränkter Macht *Negus Negesti* „König der Könige" vorsteht, hat die Größe Deutschlands, 540000 qkm, mit etwa 4 Mill. Bewohnern.

Das abessinische Reich lehnt sich zu beiden Seiten des 10° n. B. an und grenzt im O zumeist an Wüste; im S reicht es in das zentralafrikanische Savannengebiet hinein und im W in die Tropenlandschaften des oberen Nils. Das Land ist meist Gebirgsland und erreicht sehr ansehnliche Höhen (*Ras Daschan* 4620 m). Es gliedert sich in drei natürliche Wirtschaftsstufen: das tropische Tafelland mit Datteln, Bananen, Affenbrotbäumen, Kaffee und Baumwolle; die mittlere Zone mit Agrumen, Wein, Reis, Durra, Weizen, Tabak und Hopfen; die obere Region mit Hafer, Gerste, Hopfen und Futtergräsern. Von allen diesen Erzeugnissen wird nur wenig ausgefahren (Kaffee).

Die Viehzucht ist sehr entwickelt, besonders in bezug auf Pferde und Maultiere. Die fetten Weiden des Hochgebirges, der Degaregion, sind die Tummelplätze ungeheurer Herden von Rindern (Sangarind), Ziegen und Schafen (mit langen Haaren). Abessinien treibt einen lebhaften Handel mit Zibet (S. 359). Die Bienenzucht liefert trotz der primitiven Behandlungsweise Ausfuhrprodukte (Wachs).

Der Mineralreichtum ist bedeutend, wird aber nur wenig gefördert. Man findet Gold, Kupfer, Eisen, Steinkohlen, Schwefel und Salz.

Da die Abessinier mehr Ackerbauer und Viehzüchter sind, so ist das Gewerbe gering entwickelt; es ist Hausgewerbe. Webwaren, Teppiche, Stickereien, Gold-, Eisen- und Kupferwaren, Leder und Pergament werden hergestellt.

Verkehr und Handel sind noch wenig entwickelt. Dem Verkehr stellen sich außerordentliche Terrainschwierigkeiten und die zu schnell fließenden und

stürzenden Flüsse (Blauer Nil, Atbara usw.) entgegen. Über die Eisenbahn, von der französischen Tadjurabai aus, vgl. S. 365, 366[1]).

Die Haupterzeugnisse der Ausfuhr sind Felle und Häute, Kaffee, Gummi und Wachs, Gold (für Indien), Elfenbein (für Indien, Ägypten und Europa).

Die Einfuhrartikel sind *amerikanische* (jährlich über 4 Mill. Mk.), englische und indische Baumwollenwaren, Wolle und Wollenwaren, türkisches Rot, französische Spiegel, Rasiermesser und andere Messerwaren, italienische und schwedische Zündhölzchen[2]).

Der Handelsverkehr Deutschlands mit Abessinien (und den italienischen, französischen und britischen Besitzungen am Roten Meere) ist ganz gering. Die Einfuhr nach Deutschland schwankte in den letzten Jahren zwischen 90000 und 130000 Mk. und die Ausfuhr nach Abessinien zwischen 20000 und 50000 Mk. Deutschland kauft von Abessinien hauptsächlich Bienenwachs und etwas Kordofangummi und sendet nach Abessinien vornehmlich Messerwaren und sonstige Schneidewerkzeuge und Eisenwaren.

§ 342. Das Sultanat Marokko. Die mark- und kraftlose Selbstherrlichkeit des maurischen Sultanats im NW Afrikas wird wie die der europäischen Türkei nur durch die Eifersucht der europäischen Großmächte erhalten. Es wird wie das übrige Afrika auch dereinst aufgeteilt werden. Die inneren Unruhen lassen weder den Handel des Binnenlandes noch den mit den Europäern in rechten Fluß kommen, ebenso nicht die Bewirtschaftung des Landes.

Das Land ist mit großen natürlichen Reichtümern ausgestattet. Man hat es darum schon als das *afrikanische China* bezeichnet. Alle Gewächse der Mittelmeerflora und Datteln gedeihen vorzüglich, besonders in dem Schwarzerdgebiete des westlichen Marrokko. Freilich muß für genügende Bewässerung gesorgt werden. In Marokko ist auch seit uralten Zeiten ein großartiges Netz unterirdischer Bewässerungskanäle angelegt worden, das aber heute zum größten Teil verfallen und außer Tätigkeit gekommen ist. Der Atlas entsendet zahlreiche Flüsse, die nicht Verkehrs-, wohl aber Bewässerungszwecken dienen können. Er schneidet den fruchtbaren Westteil des Landes von der marokkanischen Sahara und schließt etwa 70000 qkm Hochsteppen ein. Das Klima Marokkos wird als das beste von ganz Afrika und als dem Europäer besonders zuträglich gerühmt.

Die Größe des Landes beträgt 439000 qkm (so groß wie die Königreiche Preußen und Bayern) mit 8 Mill. Bewohnern[3]). Die größte Stadt ist *Fes*, die nördliche Hauptstadt (140000 E.). *Marokko* (Marrakesch) ist die südliche Hauptstadt (etwa 50000 E.). An dem östlichen, französischen Grenzgebiet liegt die Oase *Tafilelt*. Von den Hafenplätzen seien hervorgehoben *Tanger*, dessen Besitz mit dem englischen Gibraltar der Schlüssel zum Mittelmeer ist, *Tetuan*, *Melilla* am Mittelmeer und am Atlantischen Ozean *Araisch*, *Rabat*, *Masagan*, *Saffi*, *Mogador*, *Ifni*.

In dem Berieselungsgebiet des Sebuflusses im NW, also besonders um Fes und Meknes, bis nach den Küstengebieten von Tanger wird

[1]) Die Telegraphenlinien haben eine Länge von 800 km. — [2]) 1900 wertete die Einfuhr 14 und die Ausfuhr 10 Mill. Mk. — [3]) Die Bewohneranzahl wird auf 8 bis 9,5 Mill. geschätzt.

viel Weizen gebaut. Die Gartengemüsekultur kann man immerhin ansehnlich nennen; sie erzeugt Melonen, Rettich, Blumenkohl und sogar Bohnen für die Ausfuhr. Der Zuckerrohrbau des S ist kaum nennenswert, wohl aber der Weinbau und die Kultur aller Obstbäume, die uns die bekannten Südfrüchte liefern. In den Wäldern gedeiht der Arganbaum, aus dessen Nüssen Öl gepreßt wird. Die Viehzucht liegt ganz im argen, und trotzdem bevölkern etwa 40 bis 45 Mill. Rinder die nördlichen Fruchtlandschaften und 10 bis 13 Mill. Ziegen die Gebirgsgegenden. Esel und Maultiere sind Lasttiere. Die Geflügelzucht liefert Eier für die Ausfuhr. Bienenzucht wird allenthalben getrieben. Das Land soll reich an mineralischen Schätzen sein, besonders an Edelmetallen, doch ist die Ausbeutung verboten.

Außer mit Ackerbau und Viehzucht beschäftigen sich die Marokkaner mit einigen Hausindustrien, so mit der Herstellung von Seiden- und Flechtwaren, Teppichen, keramischen Waren, roten Mützen (Fes) und feinem Leder aus Ziegenfellen, dem Marokkoleder oder Maroquin oder auch Saffian (nach der Stadt Saffi).

Die Hauptgegenstände der Ausfuhr sind Ziegen-, Schaffelle und -häute, Mandeln, Bohnen und Erbsen, Wolle, Olivenöl, Eier, Wachs, Rinder, Mais und Gerste; die der Einfuhr sind Baumwollenwaren, Zucker, Tee und Kerzen[1]).

Verkehrsländer. Neben England und Frankreich betreibt Deutschland[2]) einen regen Handel mit Marokko. Das deutsche Zollgebiet führt nach Marokko wollene und halbwollene Waren, Kanonen, Gewehre und Munition, Anilin- und andere Teerfarbstoffe, Nähmaschinen, Eisen und Eisenwaren aus (zusammen jährlich für etwa 2 Mill. Mk.) und bezieht aus Marokko bittere Mandeln, Eier, Schaf- und Ziegenfelle, Bienenwachs, Gerste, Leinsaat, Mais, Kanariensaat, Harze, Olivenöl, Schafwolle (zusammen jährlich im Werte von etwa 5 Mill. Mk.)[3]). Dazu kommt noch der ansehnlicherere Handel zwischen Marokko und Hamburg. Hamburg kauft jährlich für rund 5 Mill. Mk. Rohstoffe von Marokko und sendet dahin annähernd für 8 Mill. Mk. Industrieerzeugnisse[4]).

§ 348. Die Republik Liberia. Dieser fragwürdige Staat an der Pfefferküste wurde 1822 von freigelassenen Negern der Union gegründet. Man hoffte, sie würden in der Ordnung und in der Arbeit den andern afrikanischen Negern ein gutes Beispiel geben; vergeblich, sie fielen in das Nichtstun und in die dem Afrikaner besonders eigene Streitsucht zurück. Jetzt hat der Staat nur noch eine Größe wie das Königreich Bayern und das Großherzogtum Hessen. 85000 qkm mit 1,5 bis 2 Mill. Einwohnern. *Monrovia*, die Hauptstadt des Landes, ist der wichtigste Hafenplatz und mit reichlich 5000 E. auch der größte Ort. An

---

[1]) Die Einfuhr der marokkanischen Häfen betrug 1902 (1901) 44 (35) Mill. Mk., die Ausfuhr 32 (27) Mill. Mk. [*1891 Einfuhr 38 und Ausfuhr 35 Mill. Mk.*]. — [2]) Deutschland hat neben Frankreich und England das Recht, Postanstalten zu errichten. Die deutsche Post, die alle bedeutenderen Orte schon in Marokko verbindet, erfreut sich des größten Zuspruches der einheimischen Bevölkerung. — [3]) Ein- und Ausfuhr des deutschen Zollgebietes in Mill. Mk. *E.* 1902: 8,7; 1901: 4,6; 1900: 5,8. *A.* 1902: 1,6; 1901: 1,5; 1900: 1,3. — [4]) Ein- und Ausfuhr Hamburgs in Mill. Mk. *E.* 1902: 4,5; 1901: 4,5; 1900: 6,7. *A.* 1902: 2,4; 1901: 2,4; 1900: 2,1.

der für die Schiffahrt gefährlichen Küste liegen noch die Handelsplätze *Gr. Bassa*, *Sinu* und *Kap Palmas*.

Von der Küste steigt man zu einem niedrigen Hügelland, sodann zu Plateauflächen empor, die außerordentlich fruchtbar und auch für Europäer gesund sind. Der Boden ist allgemein sehr fruchtbar, aber seine Kultur vollständig vernachlässigt. Kakao und Baumwolle werden infolgedessen nur in kleinen Mengen erzeugt. Der Kaffeeanbau wird ganz vernachlässigt und bringt darum kein besonders geschätztes Produkt hervor. Der Gummiexport ist in den Händen einer Gesellschaft, was den Handel recht erschwert. Überhaupt werden dem Handel und Verkehr allerhand Schwierigkeiten von den Bewohnern des Landes in den Weg gelegt.

Die Hauptausfuhrgegenstände sind: Gummi, Palmöl, Palmkerne, Piassavafasern, Kakao, Kaffee, Elfenbein, Ingwer und Rotholz; die Haupteinfuhrwaren: Baumwollenwaren, getrocknete Fische, Eisenwaren, Petroleum, Sprit, Bier und Bauholz.

Der Handel wird in der Hauptsache mit Großbritannien[1]), Deutschland und der Union getrieben. Deutschland sendet nach Liberia (jährlich noch nicht für 1 Mill. Mk.) geschälten Reis, baumwollene Gewebe, Messing- und Eisenwaren, Branntwein und Schießpulver; und bezieht von Liberia (jährlich im Werte von $1^1/_2$ Mill. Mk.) rohe Erzeugnisse zur Bürstenfabrikation, Kaffee, Palmkerne, Kautschuk, gemünztes Gold, Palmöl und Palmbutter[2]).

---

[1]) Einfuhr nach Großbritannien 1902: 1,6; 1901: 1,4 Mill. Mk.; Ausfuhr nach Liberia 1902: 1,1; 1901: 1,2 Mill. Mk. — [2]) Einfuhr nach Deutschland in Mill. Mk. 1902: 1,5; 1901: 1,2; 1900: 1,7; Ausfuhr 1902: 0,7; 1901: 0,8; 1900: 0,8.

Teil IX.

Australien und Ozeanien.

I. Boden und Bevölkerung.

§ 344. Lage, Gröſse und Gliederung. Inselindien ist die Brücke Südostasiens nach dem Kontinent Australien. Zu diesem Erdteil rechnet man gewöhnlich noch die Inselwelt, die sich von ihm aus nach Amerika hinüberzieht. Auf australasiatischer Seite besitzt diese Inselwelt oder Ozeanien die größten und zahlreichsten Inseln. Nach Amerika zu verliert sie sich allmählich, und die letzten winzigen Eilande, wie die Osterinsel und Sala-y-Gomez, erreichen nicht den 100° w. L., sind also noch reichlich 30 Längengrade (3500 km) von der südamerikanischen Küste entfernt.

Australien hat mit Ozeanien ungefähr eine Ausdehnung wie Asien; es erstreckt sich zwischen 110° ö. L. und 100° w. L. (260° ö. L.) (rund 15000 km) und zwischen 30° n. Br. und 55° s. Br. (rund 9000 km). Die Entfernung von den Palauinseln bis zur Osterinsel beträgt reichlich 13000 km oder $^1/_3$ des Erdumfanges oder die gesamte Länge der größten zusammenhängenden Eisenbahnlinie der Erde Lissabon—Berlin—Moskau—Irkutsk—Dalni.

Australien mit Tasmanien (68000)	7700000 qkm	3,8 Mill. E.,	0,5 E. auf 1 qkm
Ozeanien	1252000 „	2,7 „ „,	0,2 „ „ 1 „
Australien und Ozeanien . . (rund)	9 Mill. qkm	6,5 Mill. E.,	0,4 E. auf 1 qkm

Ozeanien besteht aus folgenden Inselgruppen:

Melanesien mit der größten Insel der Erde, *Neuguinea*, 841000 qkm, d. i. die Größe von Deutschland und Österreich (ohne Ungarn). Ferner gehören zu Melanesien der *Bismarckarchipel*, die *Salomonen*, die *Neuen Hebriden* und *Neukaledonien*.

Mikronesien mit den *Karolinen*, *Marshall-* und *Gilbertinseln*. Nach N wenden sich die *Marianen* oder *Ladronen*.

Polynesien umfaßt die *Elliceinseln*, die vier nordsüdlichen Inselgruppen: *Phönix-*, *Tokelau-*, *Samoa-* und *Tongainseln*, die *zentralpolynesischen Sporaden* (darunter als wichtigste Fanning, Christmas, Malden, Starbuck), die *Cookinseln*, die *Paumotu-* (Tuamotu-, Niedrige) *Inseln* mit den *Marquesas-*, *Gesellschafts-* (Tahiti-)

und *Tubuaiinseln.* Von Polynesiern noch bewohnt liegen im N am Wendekreis des Krebses die *Hawaiinseln* und im S die *Neuseelandgruppe* mit den *Kermadec-*, *Chatham-* und *Aucklandinseln*. Neuseeland besteht aus den zwei großen Inseln *Nord-* und *Südinsel*, die beide zusammen halb so groß wie das Deutsche Reich sind.

Zwischen Melanesien, Mikronesien und Polynesien liegen die Fidschiinseln, die auch in völkerkundlicher Beziehung ein Übergangsgebiet darstellen.

Ein Blick auf die Karte lehrt, daß sich die Inseln zu beiden Seiten des Äquators gruppieren; das Schwergewicht liegt dabei auf der südlichen Halbkugel.

§ 345. Bodenaufbau und Bodenzusammensetzung. Bodengestaltung. Australien besitzt eine mittlere Erhebung von 300 m. Ein gewaltiges Tafelland füllt Mittel- und Westaustralien aus. Im O erhebt sich ein Faltengebirge in nordsüdlicher Richtung, die *australische Kordillere.* Am höchsten strebt das Faltengebirge in den *Australalpen* (*Mount Kosciuszko* oder *Mount Townsend* 2240 m). Zu weit ansehnlicheren Höhen erheben sich die Berge der großen Inseln, bis über 4000 m (*Mount Cook* 3760 m auf Neuseeland, *Bismarck-Gebirge* 4300 m und *Charles Louis-Gebirge* 5100 m auf Neuguinea, der *Mauna-Kea* 4200 m auf Hawai).

Geologischer Aufbau. Dem westlichen Tafelland Australiens liegt ein altes Gebirge zugrunde, das aus Graniten und Gneisen besteht. Darüber haben sich Schiefer- und Kohlenkalke der paläozoischen Formation gelagert und über letztere wiederum Jura und Kreide. Jüngere Eruptivmassen haben diese Schichten durchbrochen. Schließlich sind die ganzen Schichten im W von einem gelblichen bis braunrötlichen Wüstensandstein bedeckt worden. Die Kalke der Tertiärformation umgeben die Australbucht und ziehen sich als breiter Streifen von der mittleren Westküste bis zur Mitte des Landes. Das ostaustralische Faltengebirge baut sich aus Graniten, Porphyren und kristallinischen Schiefern auf. Vulkanische Gesteine sind überall durchgedrungen; sie führen hier und da *Gold* mit sich.

Ähnlich wie Ostaustralien ist die neuseeländische Inselgruppe aufgebaut. Das Faltengebirge beherrscht hier vorzüglich die Südinsel. Die Nordinsel ist ganz vulkanischer Natur.

Die alte Unterscheidung von hohen und niedrigen Inseln Ozeaniens gibt im großen ganzen an, daß die hohen Inseln vulkanischer Natur sind, dagegen die niedrigen Inseln sich aus Riffkorallen aufbauen. Vulkanischer Natur sind die Inseln Melanesiens, die Ladronen, Ponape in der Karolinengruppe, die Hawaiinseln, die Fidschi- und Marquesasinseln; die andern Inseln sind fast alle korallinisch. Neben vielen tätigen Vulkanen weisen noch unterirdische Vulkane, Erdbeben und heiße Quellen (*Rotomahana* auf Neuseeland) auf die vulkanische Natur Ozeaniens hin.

Küstengliederung. So einförmig wie der Bodenaufbau Australiens, so einförmig ist auch die Küstengliederung. Von N greift der *Carpentariagolf* ins Land hinein und im S die sanft gebogene *Australbucht.* Im N und W herrschen Flachküsten vor, die zum Teil sehr seicht sind, im O und SO Steilküsten. Mehr gegliedert ist Neuseeland und die übrige Inselwelt, die teilweise gute Ankergelegenheit bieten. Die Koralleninseln haben die mannig-

faltigste Gestalt, zumeist sind es Rundlinge (*Atolle*) oder Riffe (das große *Barrierriff* an der Nordostküste Australiens) an Vulkaninseln. Die Korallenmauer ist eine vorzügliche Brandungsmauer, und hinter ihr befindet sich ruhiges Wasser. Der Zugang zu diesem ruhigen Wasser geschieht durch schmale Kanäle und ist nicht ungefährlich für die Schiffahrt.

Die Gebiete größter Fruchtbarkeit finden sich da, wo der vulkanische Boden verwittert ist, unfruchtbar ist die Gegend des Wüstensandsteins in Westaustralien, unfruchtbar ist auch der Korallenkalk. Angeschwemmte Humusteilchen und künstliche Humusbildung bedingen erst eine größere Fruchtbarkeit.

§ 346. Bewässerung und Klima. Bewässerung. Flüsse sind außer in Australien besonders noch in Neuseeland und Neuguinea (*Flyfluß*, *Ramu-*, *Augustafluß*) entwickelt. Von einem Stromsystem, und zwar dem einzigen, kann man in Südostaustralien reden. Hier bildet der *Murray* mit dem *Darling* ein Stromsystem von 900000 qkm, also ein noch größeres, als die Donau besitzt. Über die Hälfte des australischen Erdteils ist abflußlos. Die Flüsse des Innern führen nur zur Regenzeit Wasser; in der Trockenzeit bilden sie einzelne Wassertümpel (*Creeks*). Dauernd große Seen sind der *Eyre-*, *Torrens-* und *Gairdnersee*. Großartige Erfolge hat man in neuester Zeit mit artesischen Brunnen erzielt[1]). Eine Riesenwasserleitung, 640 km lang, vom Darlinggebirge im O von Perth ausgehend, versorgt seit 1903 die regenlosen westaustralischen Goldfelder bei Coolgardie und Kalgoorlie mit genügenden Wassermengen (täglich mit 23 Mill. l); auf die Goldproduktion, die früher wegen Wassermangels oft monatelang stockte, ist dies von allergrößtem Einfluß[2]).

Klima. Australien und Ozeanien gehören der warmen Zone an, nur der äußerste S Australiens, Tasmanien und die Südinsel von Neuseeland ragen in die südlich gemäßigte Zone hinein. Nordaustralien ist noch ganz tropisch. Der Unterschied zwischen Land- und Seeklima macht sich in Australien und Ozeanien ganz auffällig bemerkbar; betragen auf dem Kontinent die jährlichen Wärmeschwankungen durchschnittlich 25°, so auf den Inseln nur 5°[3]).

In der Regenmenge steht das tropische Australien mit Einschluß Ozeaniens dem subtropischen und gemäßigten Gebiete Australiens gegenüber, indem es außerordentlich reich an Niederschlägen ist. Auf Neuguinea fallen jährlich 200 bis 300 cm Niederschläge, in Nord- und Nordostaustralien 100 bis 200 cm, auf Hawai 350 bis 430 cm, auf den Fidschiinseln sogar 630 cm, an der Nordküste von Upolu 290 bis 300, im Innern dieser Insel 500 cm. An der Ostküste

---

[1]) Der tiefste artesische Brunnen, der vielleicht überhaupt je gebohrt worden ist, ist am Ende des Jahres 1903 in Neusüdwales bei dem Ort Careunga niedergebracht worden. Er besitzt eine Tiefe von fast 1800 m und hat bisher 17 Mill. Gallonen oder rund 70 Mill. l Wasser täglich geliefert. Die Erfolge der artesischen Brunnen im Gebiet von Neusüdwales haben den ungeheuren Wert dieser Bewässerungsmittel, der in letzter Zeit namentlich schon durch die Versuche in Algier, an der Grenze der Wüste Sahara, nachgewiesen worden war, wieder ins hellste Licht gerückt. Sieben solche Brunnen liefern dort genug Wasser für Leitungen von 150 km Länge, und fast 250000 ha unfruchtbaren Bodens sind dadurch in ergiebiges Ackerland verwandelt worden. — [2]) Der Ertrag war für 1902/03 schon auf 200 Mill. Mk. berechnet worden. — Die Baukosten der Wasserleitung belaufen sich auf 60 Mill. Mk. Der Hochbehälter bei Helenavale (Mundaring) im Darlinggebirge vermag 200 Mill. hl Wasser zu fassen. — [3]) Auf *Jaluit*, das ein echt äquatoriales Klima besitzt, bleibt das mittlere tägliche Temperaturmaximum das ganze Jahr hindurch zwischen 31° und 33°, das mittlere Minimum zwischen 24° und 25°; ähnlich, nur 2 bis 3° tiefer, ist es auf *Samoa*.

Australiens, in Sydney fallen noch 128 cm Regenmengen, in Melbourne 66 cm, in Adelaide 52 cm, im Innern des Landes kaum 20 cm. Die „australische Kordillere“, die sich in O wie eine Mauer aufbaut, fängt den Regen der vorherrschenden Ostwinde auf, so daß wenige Niederschläge in das Innere gelangen. Je weiter nach W, um so rascher nimmt die Niederschlagsmenge ab und weicht zuletzt einer völligen Dürre. Schnee fällt in den Australalpen wohl, bleibt aber nicht liegen, wie auf der Südinsel Neuseelands, wo er sich zu gewaltigen Gletschern verfirnt.

Die Monate Dezember bis April sind in Australien die regenreichsten, die trockensten Mai bis November. Der südliche Sommer ist auch für die Inseln im tropischen Stillen Ozean die Hauptregenzeit.

Gesundheitliches. Im allgemeinen ist das Klima Australiens und Ozeaniens gesund. Nur innerhalb der großen Ansiedelungen Australiens sind Pestfälle vorgekommen, wie auch in Auckland auf der Nordinsel Neuseelands. Von Ozeanien werden Neuguinea und die Neuen Hebriden von der Malaria heimgesucht, die Fidschiinseln, Neukaledonien, die Paumotu- und Hawaiinseln von Dysenterie, Elefantiasis und Rheumatismen. Die gleichmäßige Wärme bei ziemlich gleichmäßiger Luftfeuchtigkeit der tropischen Inseln in der westlichen Südsee wirkt auf den Europäer sehr erschlaffend. Das Klima der Karolinen, Marshall- und Samoainseln ist dem Europäer zuträglich.

§ 347. Die Bevölkerung Australiens und Ozeaniens; die politische Aufteilung des Gebietes. Wie Nordamerika, so ist auch Australien zum größten Teile von den erst spät eingewanderten Weißen bewohnt. Der Weiße herrscht außerdem in Hawai vor. In Tasmanien ist der alte Ureinwohner, der dunkelfarbige Tasmanier, ausgestorben (im Jahre 1876) und hat den Weißen den alleinigen Besitz der Insel hinterlassen. Die übrigen Inseln werden von den Eingeborenen bewohnt, die man auf 1,8 Mill. Köpfe schätzt. Als die Europäer Australien und Ozeanien entdeckten, fanden sie alle Inseln bewohnt mit Ausnahme einiger winziger Inselchen und der Südhälfte der Südinsel Neuseelands. In neuerer Zeit hat sich auch ein anderes Einwanderungselement geltend gemacht, die Chinesen, die in Australien (50000), Neuseeland, Neuguinea, Hawai und einigen polynesischen Inseln wohnen.

Bei den Eingebornen lassen sich zwei große Rassen unterscheiden, die dunkelgefärbte, zumeist *„Negerrasse“* genannt, und die hellere, braungelbe ***malaiische Rasse.*** Die erstere und ärmere Rasse ist die ursprünglichere unserer Gebiete, ihr folgte die hellere. Zu den dunkleren gehören die ***Australier***, die ***Tasmanier*** (ausgestorben), die ***Melanesier*** von Neuguinea bis zu den Fidschiinseln. Melanesier sind auch die ***Papuas***, die ihren Hauptsitz auf Neuguinea haben. Sie weichen wie die andern dunklen Völkerstämme mehr in das verkehrsarme Innere der Inseln zurück und machen an den Außenrändern der Inseln den helleren Rassen Platz. Von den Elliceinseln an bis zur Osterinsel einerseits, bis zu den Hawaiinseln und Neuseeland andererseits wohnen die ***Polynesier***, das sind Völker, die der großen malaiischen Familie angehören. Die mächtigsten Stämme der Polynesier sind die ***Maori*** Neuseelands, die ***Samoaner*** und die ***Hawaier*** (Sandwich-Insulaner, die durch die Berührung mit den Weißen einem sichtbaren Untergange entgegengehen). Die ***Mikronesier***, ein Mittelglied zwischen Melanesiern, Malaien und Polynesiern, bewohnen die Karolinen, die Marshall- und Gilbert-

inseln, ehemals auch die Ladronen, wo sie von *Tagalen* und Spaniern verdrängt wurden.

Australien und Ozeanien ist fast ganz von den europäischen Mächten aufgeteilt worden, nur Amerika hat sich noch einen kleinen Teil gesichert. Chilenisch ist die Osterinsel (122 qkm mit 150 Bewohnern). Unabhängig sind die Hebriden (Sandwichinseln, Neue Hebriden) mit 18227 qkm und 50000 Bewohnern. Den weitaus größten Besitz hat sich Großbritannien gesichert. Von den 8960000 qkm verfügt der britische Besitz über 8258000 qkm mit 5,2 Mill. Bewohnern; und zwar verfügt es über das Festland Australien mit Tasmanien, Neuseeland mit umliegenden Inseln, und über viele Inseln Melanesiens, Mikronesiens und Polynesiens (siehe S. 175 ff.).

Den zweitgrößten Besitz haben die Holländer mit West-Neuguinea und den Aruinseln (403000 qkm mit 262000 E.). An dritter Stelle reiht sich Deutschland an mit 244000 qkm und 450000 Bewohnern (S. 87). Frankreich verfügt über 24000 qkm mit 88000 Bewohnern, und zwar über Neukaledonien und Loyaltyinseln, über die einzelnen Inseln Uëa, Fotuna, Alofa (nordöstl. von den Fidschiinseln), über die Tubuai- (Austral-), Tahiti- (Gesellschafts-), Paumotu- und Marquesasinseln. Die Union besitzt die Hawaigruppe, die Marianeninsel Guam und die samoanische Insel Tutuila, zusammen 17500 qkm mit 170000 Bewohnern.

II. Urproduktion.

§ 348. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Australien und Ozeanien fällt seinem Klima gemäß großenteils in das Gebiet der tropischen Anbauzone. Das subtropische Gebiet umfaßt die Südhälfte Australiens und die Nordinsel von Neuseeland; und der äußerste Süden von Australien (Victoria), Tasmanien und die Südinsel von Neuseeland liegen in der Kulturzone des südlich gemäßigten Klimas. Gemäßigtes und subtropisches Gebiet sind die Anbauzone der außertropischen Früchte, besonders der Cerealien.

Herrscht in der Cerealienzone der Ackerbau vor, so in der Tropenzone der Hackbau; wird dort das Zugtier zur Bearbeitung des Ackers verwendet, so hier ausschließlich die menschliche Kraft (Frauen besonders); findet dort eine regelmäßige Bewirtschaftung ein und desselben Gebietes statt, so wird hier der Fruchtboden oft gewechselt, wenigstens zum größten Teil auf der Inselwelt. Während in Australien die Ureinwohner mehr eine sog. Sammelwirtschaft betreiben (z. B. Einsammeln der Früchte des australischen Kastanienbaumes, der süßen Manna einiger Eukalyptusarten usw.), lassen sich innerhalb Ozeaniens drei Bewirtschaftungsformen des Bodens unterscheiden.

Die primitivste Bearbeitungsform besteht darin, in dem unfruchtbaren Korallenkalkboden Gruben auszuhöhlen und deren Böden dann mit Gras und Blättern auszulegen. Sobald sich eine geringe Humusschicht gebildet hat, ist der Boden zum Gedeihen eßbare Wurzeln liefernder Pflanzen, der *Bulaka* und des *Taro*, geeignet. Diese Bewirtschaftungsform findet man auf den kleinen Koralleninseln der Marianen, Palau-, Marshall-, Gilbert-, Marquesas- und Paumotu-

gruppen. Alle sind sehr arm, und die berühmte tropische Überfülle der Pflanzenwelt und die Leichtigkeit der Ernährung für viele Koralleninseln der Südsee stimmt für sie nicht.

Die zweite Wirtschaftsform Ozeaniens besteht in einem extensiven Ackerbau, der die Anbaufläche öfters wechselt, da man weder Düngung noch Bewässerung kennt und sie auch nicht nötig hat. Die Natur gibt einer nicht zu dicht wohnenden Bevölkerung alles in verschwenderischer Fülle, so auf Neuguinea, den Karolinen, dem Bismarckarchipel, den Salomonen, den Samoa-, Gesellschafts- und Tubuaiinseln und in den meisten Gebieten Neuseelands.

Die dritte Bearbeitungsform der Kulturfläche ist in solchen Gebieten ausgebildet, die von der Natur wohl nicht so überreich bedacht sind, aber bei regelmäßiger Bewässerung und genügender Düngung die reichsten Erzeugnisse hervorbringen. Hierher gehören die Terrassenkultur Hawais, sodann die Bodenkulturen der Fidschi-, Tonga- und Cookinseln und Neukaledoniens und der Neuen Hebriden. Während bei der ersten Wirtschaftsform der Landbau kaum möglich, bei der zweiten kaum nötig ist, so kann man bei der dritten Form erst von einem eigentlichen Landbau sprechen. Die dritte Form ist jederzeit für den Menschen die beste, da er durch sie seine Kräfte am besten gebrauchen lernt.

Die Cerealien sind fast sämtlich von Europäern erst nach Australien und Ozeanien gebracht worden. In dem Australischen Staatenbund und auf Neuseeland ist der Weizen die Hauptfrucht, nur in Queensland ragt der Anbau des Mais über den des Weizens; weiter werden Hafer, Gerste und Kartoffeln angebaut[1]). Der Heugewinnung wendet man große Sorgfalt zu. Gemüse, europäisches Obst, Wein gedeihen in Südaustralien vorzüglich, auch in Neusüdwales, wo außerdem die Orangenkultur auf hoher Stufe steht. Zuckerrohr und Tabak baut man auch vereinzelt in Australien an.

Die wichtigsten Kulturpflanzen der Tropeninseln sind Kokospalme und Brotfruchtbaum, ferner Yams, Taro, Ananas, Melone, Banane, Batate und Zuckerrohr. Mit der Pflege dieser Gewächse befassen sich die Eingeborenen, die Europäer vor allem mit der Kultur der Kokospalme und des Zuckerrohrs, sodann mit der von Tabak und Baumwolle, Kaffee und Kakao, Dattelpalme (Hawai), Tee und Pfeffer, Reis und Mais, Kautschuk- und Guttaperchabäumen. Diese Kulturen betreiben die Europäer in der Hauptsache auf Neuguinea, den Fidschi-, Tonga-, Tahiti-, Marquesas- und Hawaiinseln, auch auf Samoa (Sawai). Erdnüsse gewinnt man namentlich auf den Fidschiinseln; die Sagopalme dringt ostwärts nur bis Tahiti vor, wo sie dem Zuckerrohr Platz macht. Überhaupt macht sich in ganz Ozeanien bemerkbar, daß die Nutzpflanzen an Art und Zahl nach O hin abnehmen.

Die Kokospalme ist die wichtigste Handelspflanze Ozeaniens; Holz und Rinde werden benutzt, sodann die Fasern (Koir), die Milch und der Kern (Kopra) der Nuß. Sie ist fast der einzige Ausfuhrgegenstand aus Mikronesien und Polynesien. Der Brotfruchtbaum dient zur Nahrung der Eingeborenen. 8—10 Bäume

---

[1]) Vgl. den Australischen Staatenbund S. 185 ff.

genügen für eine ganze Familie. Sie tragen 70 Jahre lang Früchte, ununterbrochen in der Zeit vom November bis Juli, und für die übrige Zeit versteht der Eingeborene die Früchte gut zu konservieren, so daß er niemals Mangel daran zu leiden braucht.

Neben den Nahrungsmitteln werden eine größere Anzahl Genußmittel von den Eingeborenen kultiviert, so die Arekanuß, der Betelpfeffer, die Kawapflanze (*Piper methysticum*), die das von den Polynesiern so sehr geschätzte „Kawagetränk“ liefert. Von den Europäern sind als Genußmittel liefernde Pflanzen neben Wein auch Zimt, Ingwer, Pfeffer und Vanille eingeführt worden. Aus dem Marke verschiedener Palmen Australiens und Ozeaniens gewinnt man das Palmen-Arrowroot (Sago-Arrowroot, Palmenstärke).

Für den Eingeborenen der Südsee sind ferner verschiedene Pandanusarten wichtig, da ihre Früchte und Blüten als Gemüse gegessen und aus den Blättern von den Frauen Matten zu Lendenschurzen und zu Segeln gewebt werden. Der Papiermaulbeerbaum gibt Bast zur Kleidung, und auf Neuseeland liefern die Blätter der Flachslilie den Neuseeländischen Flachs (*Phormium tenax*), ein Webmaterial für die Maori zu ihren Mänteln, Matten, Seilen und Schnüren. Neuseeländischer Flachs wird auch in beträchtlichen Mengen ausgeführt[1]).

An allen diesen Pflanzen sind die subtropischen Landschaften (Australien, Tasmanien und Neuseeland) arm, Melanesien dagegen sehr reich. Die melanesischen Inseln bergen wertvolle Bauhölzer und Arzneipflanzen. Als Bauholz ist auf Australien der blaue Gummibaum (*Eucalyptus globulus*) sehr beliebt; sein Holz hat die Eigenschaften unserer Eiche. Bauholz liefert auf Neuseeland die Kaurifichte (*Dammara australis*); auch deren Harz ist sehr geschätzt, das in manchen Jahren einen Ertrag von über 10 Mill. Mk. ergibt[2]). Das Harz führt den Handelsnamen „Kaurikopal“, entstammt zwei Dammaraarten und wird teilweise halbfossil gefunden, auch auf Neukaledonien. Harze und Gummi liefern ebenfalls die australischen Grasbaumarten. Melanesien gibt uns verschiedene Rot-, echte Eben- und Eisenhölzer, letztere auch Ostaustralien (und zwar *Casuarina equisetifolia* und *C. stricta*). Das Dilo- und Vesiholz von den Fidschiinseln ist außerordentlich hart und reich an Öl und Harz. Die Tahitinüsse, die größer als die gewöhnlichen Steinnüsse sind, entstammen einer Palme der Karolinen- und einer ähnlichen Palme der Salomoninseln[3]). Durch unverzeihlichen Raubbau sind die großen Bestände an Sandelholz auf diesen Inseln, sowie auf den Neuen Hebriden und Neukaledonien ausgerottet worden. Verschiedene australische Akazienarten liefern in ihren Rinden (Wattle- oder Mimosarinden) Gerbmaterialien, so die *Acacia decurrens* die geschätzte Black-Wattlerinde. Deutsch- und Holländisch-Neuguinea führen die ungemein gerbstoffhaltigen Massoirinden (von *Massoia aromatica*) aus. Die echten Guttaperchapflanzen kommen in

---

[1]) Ausfuhr von Phormium 1902 für 10,9, 1901 für 7,8 Mill. Mk. — [2]) Neuseeland führte Kaurikopal aus in Mill. Mk. 1902: 9,1; 1901: 10,8; 1900: 12,7. — [3]) *Coelococcus carolinensis* und *Coelococcus salomonensis*.

Australien und Ozeanien nicht vor. Kautschuk liefern einige Ficusarten. Neuguinea besitzt in seinen undurchdringlichen Urwäldern des Innern noch viele Kautschukbäume.

Das Festland Australiens ist in seinem Innern ganz wüsten- und steppenhaft. Fast durchgängig, wenigstens in den Übergangsgebieten nach den fruchtbaren Küstenlandschaften, bildet der *Scrub*, d. i. ein verwachsenes Gebüsch von Dorngewächsen, von verkrüppelten Akazien und Eukalypten, ein außerordentliches Verkehrshindernis. Der lichte und wenig Schatten spendende Eukalyptuswald gehört zum Kennzeichen der australischen Vegetation, besonders in den östlichen Landschaften, während in den westlichen mehr die Stauden und der Busch vorherrschen. Die tropische Nordküste wird von Mangrovewäldern und Palmenhainen umrahmt.

§ 349. Erzeugnisse der Tierwelt. Die Tierwelt Australiens unterscheidet sich bekanntlich wesentlich von der der Alten und Neuen Welt. Das erklärt sich daher, daß Australien auf einer älteren Stufe der Erdentwicklung stehen geblieben ist und den Zusammenhang mit dem asiatischen Kontinente schon Ende der Kreidezeit verloren hatte, denn es fehlen Affen, Katzen, Wölfe, Bären, Hasen und die Vielhufer. Kloakentiere (Schnabeltiere) und Beuteltiere (Känguruh) sind die eigentümlichsten Vertreter der australischen Fauna. Sie sind Jagdtiere, ebenso Kasuar und Emu (erjagt von den Ureinwohnern durch Speer, Netz und Bumerang). Von den Europäern allein wird der Fang auf die wertvolle Pelzrobbe (*Otaria ursina*) an den Küsten von Neuseeland, den Antipoden- und Aucklandinseln betrieben.

An Nutztieren ist Australien und Ozeanien ganz arm. Haustiere in unserem Sinne gab es vor dem Eintritt des Europäers nicht. Das Schwein, das auf vielen der größeren Inseln vorhanden war, lebte in halbwildem Zustand und diente bei festlichen Gelegenheiten auch als Speise, ebenso diente der Hund, der auf wenigen Inseln vorkam, als Nahrungstier, wie auch heute noch, und das Huhn wurde nicht wegen der Eier, sondern der Federn wegen gehalten. Mit dem Europäer sind erst unsere Haustiere Pferd, Rind, Schaf und Ziege in jene Gebiete eingedrungen. Ihre Zucht versteht aber der Eingeborene nicht so wie der Europäer. Wo sich irgend eine bemerkenswerte Viehhaltung vorfindet, da liegt sie in den Händen der Europäer (Australien, Neuseeland, S. 186). Besonders haben sich auf den mageren Weidetriften Australiens und Neuseelands die Schafe ganz außerordentlich vermehrt und den großartigen Wollexport dieser Ländereien herbeigeführt. Das eingeführte Kaninchen hat sich unglaublich schnell vermehrt und ist zur Landplage geworden (S. 187).

Was das Land an Nutztieren versagt hat, das gibt in überreichem Maße das Meer. Unter den Fischereiprodukten Ozeaniens steht der Trepang (*Tripang*, *Holothurie*, *Seewalze*, *Seegurke*, *Biche de mer*, *Bicho de mar*) obenan.

Die Holothurie ist ein besonderer Handelsartikel für die chinesischen Märkte geworden. Am besten wird der graue Trepang bezahlt. Mit dem Fange dieser Seewürmer beschäftigen sich die Eingeborenen entweder auf eigene Hand oder im Auftrage der Europäer (der sog. *Beachcombers*), die den Handel mit China vermitteln. Das letztere tun die Chinesen auch vielfach selber. In China wird den Trepangs als Nahrung eine ebenso besondere Kraft wie den indischen eßbaren Schwalbennestern zugeschrieben. Die Tiere werden, ehe sie in den Handel kommen, gekocht, getrocknet und geräuchert.

An der Nordwestküste Australiens, bei der Großen Sandy- oder Fraserinsel befinden sich ausgedehnte Austernbänke; in der Moretonbai bei Brisbane hat man künstliche Austernparks angelegt. Das Fanggebiet des Trepangs ist vorzugsweise das westliche Ozeanien; das östliche liefert mehr Perlen und Perlmutter, so die Paumotu-, Gesellschafts-, Manihiki-, Fidschiinseln und die Neuen Hebriden. Auch im W und S Neuguineas (Thursdayinsel in der Torresstraße), bei dem Bismarckarchipel, im mikronesischen Gebiete und an der Nordwestküste von Westaustralien finden sich Perlengründe[1]).

Große Fischereigründe bestehen zwischen Australien und Tasmanien (*Baſsstraſse*). Der Pottwalfang blüht besonders bei den Hawaiinseln. Schildkröten werden in Melanesien und Mikronesien gefangen und sind ihres Schildpatts wie ihres Fleisches wegen wichtige Handelsware. Der Ertrag der *Guano* liefernden Inseln (Fanning, Malden, Starbuck) ist zurückgegangen.

§ 350. Erzeugnisse der Mineralwelt. Gewerbe der Eingeborenen. Australien, Tasmanien, Neuseeland und Neukaledonien sind bis jetzt die wichtigsten Lieferanten unterirdischer Schätze des australisch-ozeanischen Wirtschaftsgebietes[2]). Diese Bodenschätze sind Gold (Westaustralien, Queensland, Victoria, Neuseeland), Silber (Westaustralien, Neusüdwales), Blei (Neusüdwales, Tasmanien), Kupfer (Westaustralien, Neusüdwales, Queensland, Tasmanien), Zinn (in den Kupfergebieten und in Westaustralien), Mangan (Queensland), Kohle (überall, am wenigsten in Südaustralien, wohl aber wieder in Neuseeland). Nickel und kleine Mengen Chrom und Kobalt liefert Neukaledonien. Außerdem findet man Eisen[3]) in Tasmanien, Neusüdwales, hierselbst auch Bauxit, Ölschiefer, Edel- und Halbedelsteine. Wolfram und Wismut bringt Queensland in den Welthandel. Die anderen hohen Inseln, besonders Neuguinea, lassen auf reiche Mineralschätze hoffen.

Gewerbe. In Australien und besonders Ozeanien läßt sich eine Art geregelter Gewerbetätigkeit nachweisen, besonders auf allen größeren ozeanischen Inselgruppen, nicht auf den kleineren und zerstreuten. Auf Grund des Fischfangs hat sich ein Gewerbe entwickelt, das über ganz Ozeanien verbreitet ist, nämlich das Fischereigewerbe, das sich neben der Herstellung von Netzen und allerhand anderen Fanggeräten auch mit der Konservierung (Trocknen) von Fischen be-

---

[1]) An Perlen und Perlmuscheln führte Westaustralien aus in Mill. Mk.: 1902: 3,7; 1901: 2,7; Queensland 1902: 2,7; 1901: 2,2. — [2]) Vgl. die Mineralerzeugung Bd. I, § 81 Anhang. — [3]) Die neuseeländischen Eisenerzlager werden noch nicht ausgebeutet.

schäftigt. Ebenso allgemein verbreitet sind als besonderes Gewerbe der Kanu- und Hausbau, zu dem sich in Fidschi und Neuguinea noch die Töpferei gesellt. Die Bili-Bili-Topfwaren, von einer Insel der Astrolabebai, sind in ganz Neuguinea und in dem Bismarckarchipel geschätzt und bilden eine bevorzugte Handelsware. Auf Webereien und Geflechte verstehen sich besonders die Neuseeländer, wie auch die Samoaner (feine Matten. Andere Gewerbe sind die Herstellung von Schmuckgegenständen und Geräten aus Delphin-, Hunde- und Eberzähnen, aus Muschelschalen und Schildpatt.

III. Verkehr und Handel.

§ 351. Verkehr und Handel der Eingeborenen. Für Australien und Ozeanien kommt nur der Schiffsverkehr in Betracht[1]). Die Ozeanier besitzen neben nautischen Kenntnissen[2]) eine große Technik in der Schiffsbaukunst und bei der Schiffahrt einen Wagemut, der selbst den Europäer in höchstes Erstaunen versetzt. Ihre Transportmittel sind Einbaum, Floß, Einbaum mit Balancierbaum (Auslieger) — um das Kentern des Bootes zu verhindern —, aus dem sich dann das Doppelboot entwickelte, das sind einige Meter voneinander entfernte Boote, die durch Bretter verbunden sind, und von denen das eine mit dem dreieckigen Segel, das aus geflochtenen Matten besteht, versehen ist. Die Inselgruppe, die am meisten in kleine Inseln aufgelöst sind, sind die Sitze der besten Schiffer. Infolgedessen sind die Schiffahrtsleistungen der Polynesier und Mikronesier, besonders in der weiten Fahrt, bedeutend größer als die der Melanesier, die sich mehr mit der Küstenschiffahrt beschäftigen.

Die Schmuckgegenstände, wie auch bunte Papageifedern, Geflechte u. a. m. bilden zugleich Wertmesser im Handelsverkehr, der vorwiegend in einem Tauschverkehr besteht. Nur wenige Gegenstände haben sich als feste Wertmesser, als Geld eingebürgert, so im Bismarckarchipel das Muschelgeld, *Diwarra*, auf den Karolinen sogar gewaltige Sandsteinblöcke (*Mühlsteine*) von $^1/_2$ bis 2 m Durchmesser und einigen Zentnern Schwere und einem Werte bis 3000 Mk. und darüber. Noch ehe der Europäer den Handel Ozeaniens mit in sein Verkehrsbereich bezog, fand zwischen einzelnen Inselgruppen schon ein lebhafter Verkehr bei einem vielfach hochentwickelten Marktwesen statt (wie auf den Hawaiinseln, ferner zwischen den Fidschi- und Tongainseln).

§ 352. Die regelmäßigen Schiffahrtslinien Australiens und Ozeaniens. Die regelmäßigen Verkehrsbeziehungen verschiedener Inselgruppen indessen waren und sind nur vereinzelte Erscheinungen; erst die europäische Segelschiffahrt und Dampferschiffahrt verbanden sie in ein weitumfassendes regelmäßiges Verkehrsnetz. Von diesem regelmäßigen Verkehr sind noch die Salomonen, die Neuen Hebriden und

[1]) Über den Land-, bzw. Eisenbahn- und Telephonverkehr Australiens und Neuseelands vgl. S. 180, Anmerkg. 2, S. 188, 189; die Kabel des Großen Ozeans siehe Bd. I, § 122. — [2]) Die Marshallinsulaner besitzen eigene Segelkärtchen und Segelanweisungen.

andere kleinere sporadische Eilande ausgeschlossen. Heute erreichen wir Australien und Ozeanien in 35 bis 50 Tagen. Das war vor der Dampfschiffahrt (1840) weit anders; ein Brief von Australien bis nach London oder Hamburg brauchte drei bis vier, und wenn schlechte Winde herrschten, fünf bis sechs Monate. Die Eröffnung des Suezkanals hatte nicht gerade hervorragenden Einfluß auf den Schiffsverkehr mit Australien und Ozeanien, erst die gesteigerte Kolonialtätigkeit der einzelnen Staaten in den letzten Jahren hat den Verkehr gehoben, indem die Inseln zu erwünschten Anlegeplätzen für Dampferlinien, sodann zu strategisch bedeutungsvollen Standplätzen und zu wichtigen Lieferungsplätzen von Lebensmitteln und zu Stapelplätzen für Kohlen wurden.

Wöchentlich verkehren zwischen London und Australien die beiden englischen Postdampferlinien „*Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*“ und „*Orient Steam Navigation Company*“ (Orient-Pacific-Line) in London. Beide Dampferlinien werden kurzweg die „*P. and O. Line*“ genannt. Ihre Schiffe fahren bis Port Said 14 Tage, bis Fremantle 35 T., bis Adelaide 39 T., bis Sydney 44 T.[1]).

Aller 4 Wochen gehen von Marseille die Dampfer der „*Compagnie des Messageries Maritimes*“ (Paris) ab. Sie fahren bis Port Said 5 Tage, bis Fremantle 31 T., bis Adelaide 36 T., bis Melbourne 38 T., bis Sydney 41 T. und bis Numea (Port de France) auf Neukaledonien 45 T.[2]).

Australien und Ozeanien sind mit Einschluß des Landweges über Nordamerika schneller zu erreichen als auf reinem Seeweg. Man kann in Sydney bei günstigen Eisenbahn- und Dampfschiffsanschlüssen in 34 Tagen sein; Dampferfahrt von Bremerhaven nach Newyork 6 bis 7 Tage, Eisenbahnfahrt von Newyork nach San Francisco 4 bis 5 Tage, von da vermittelt aller 3 Wochen die „*Oceanic Steamship Company*“ (San Francisco) den Verkehr bis nach Sydney, d. i. 7210 Seem., in 23 Tagen. Die Linie geht über Amerikanisch-Samoa; von *Pago Pago* (Tutuila) nach Apia auf Deutsch-Samoa ist unmittelbar Anschluß bei jeder Fahrt vorhanden (Fahrzeit 10 Stunden). Von San Francisco werden außerdem regelmäßige Fahrten nach Honolulu (6 Tage Fahrzeit) und nach Tahiti (12 Tage Fahrzeit) unterhalten[3]).

Von Vancouver fährt jede vierte Woche ein Dampfer nach Honolulu, Suva (auf den Fidschiinseln), Brisbane und Sydney. Die Strecke Vancouver-Sydney (7265 Seem.) wird in 26 Tagen durchfahren.

Zwischen Melbourne, Sydney, Auckland, Tahiti, Apia, Suva verkehren regelmäßige Dampfer der „*Union Steamship Co. of New Zealand*“ (Dunedin). Diese Gesellschaft hat auch nach den wichtigeren Inselgruppen schon Vergnügungsfahrten von Sydney und Auckland aus unternommen.

Der deutsche Schiffsverkehr mit Australien und Ozeanien. Zunächst findet ein wöchentlicher Verkehr zwischen Hamburg und Australien über Kapstadt durch die „*Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hamburg*“ statt. Es ist eine Frachtdampferlinie, die durch den australischen und inselindischen Güterverkehr einen bedeutenden Gewinn erzielt.

---

[1]) Der Überfahrtspreis von London nach Australien beträgt I. Kaj. 1820 bis 1540 Mk., II. Kaj. 760 bis 880 Mk. — [2]) Der Fahrpreis von Marseille bis Australien beträgt I. Kaj. 1420 Mk., II. Kaj. 880 Mk. — [3]) Vgl. auch Isochronenzonen Bd. I, § 102.

Aller 3 bis 4 Wochen verkehren zwischen Deutschland und Australien Dampfer des *Norddeutschen Lloyd* (S. 79). Die Gesamtstrecke, 13065 Seem., wird also abgefahren: Bremerhaven, Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, Port Said (19 Tage), Suez, Aden, Colombo, Fremantle (44 T.), Adelaide (49 T.), Melbourne (52 T.), Sydney (55 T.).

Zwischen Singapore und Sydney über Deutsch-Neuguinea hat der *Norddeutsche Lloyd* eine aller sechs Wochen stattfindende Fahrt eingerichtet. Die 5967 Seemeilen Singapore—Sydney werden innerhalb 33 Tage abgefahren. Die Fahrt berührt folgende Punkte: Singapore, Batavia, Makassar, Berlinhafen, Friedrich Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen, Herbertshöhe, Matupi (Mioko), Brisbane, Sydney. Nach Bedarf werden auch Amboina, Banda, Potsdamhafen, Townsville, Rockhampton, Newcastle (Neusüdwales) und Melbourne angelaufen.

Früher unterhielt der Norddeutsche Lloyd mit dem Dampfer „Lübeck" auch eine Verbindung mit den Samoa- und Tongainseln, welche Inseln jetzt leider von fremden Gesellschaften bedient werden.

Den Mangel eines regelmäßigen Dampfschiffahrtsverkehrs der kleinen polynesischen und mikronesischen Inseln ersetzen gewissermaßen die Fahrten der Schoner der „*Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee*", die die Erbschaft des großen Hauses „Johann Cesar Godeffroy und Sohn" (Hamburg) übernommen hatte. Einen regelmäßigen Schiffahrtsverkehr nach den Karolinen, Marianen und Marshallinseln betreibt die Jaluitgesellschaft in Hamburg. Ihr Dampfer geht dreimal des Jahres von Sydney aus über Jaluit, Kusaie, Ponape, Ruck, Saipan, Yap nach Hongkong. Die Strecke beträgt 6580 Seemeilen und wird in 49 Tagen zurückgelegt. Der Segelschiffsverkehr der Jaluitgesellschaft ist für viele der kleinen Inseln von der größten Bedeutung.

Der Verkehr Australiens und Ozeaniens wird durch die gleichartige Münze (engl.) erleichtert. Die verschiedenen Kolonialstaaten suchen in Ozeanien, wo vielfach der amerikanische Dollar gilt, ihr Geld einzubürgern. Das europäische Geld haben die Ozeanier schätzen gelernt, wenn auch vielfach zwischen den einzelnen Stämmen noch Tauschhandel stattfindet.

Ein großes Handels- und Verkehrshindernis werden trotz aller Entwicklung immer die Abgesondertheit und die Entfernungen der Inseln bleiben; denn von Sydney nach Jaluit fahren die Dampfer 14 Tage, nach Apia 13 Tage, von Auckland nach Apia 10 Tage, nach Tahiti 9 Tage, nach den Fidschiinseln 6 Tage. Ein zentralamerikanischer Kanal wird Ozeanien noch besser in die Mitte von vier[1]) Kontinenten rücken und seinen Verkehr entsprechend erhöhen.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 126.

Teil X.

Südamerika.

I. Boden und Bevölkerungen.

§ 353. Lage, Gröfse und Gliederung. Südamerika, südöstlich von Nordamerika gelegen, streckt sich von den drei Südkontinenten am weitesten nach dem Südpol. Es erreicht mit dem Kap Hoorn den 56° s. Br. Die Meridionalerstreckung, von K. Hoorn bis K. Gallinas $11^1/_2$° n. Br., beträgt $67^1/_2$° oder 7500 km (d. i. ungefähr die Eisenbahnstrecke Berlin—Irkutsk). Der westlichste Punkt ist Punta Pariña in Peru, 81° w. L., der östlichste K. Branco, 35° w. L. Die Entfernung zwischen Ost- und Westpunkt beträgt 5100 km (d. i. ungefähr die Eisenbahnstrecke Lissabon—Berlin—Moskau). Im N ist der Kontinent dem afrikanischen bis auf 3000 km genähert, dagegen ist K. Hoorn vom K. d. Guten Hoffnung doppelt so weit entfernt (6670 km, vom K. Agulhas 6770 km).

Von den sechs wirtschaftlich ausnutzbaren Erdteilen ist Südamerika der viertgrößte; denn es verfügt über 18 Mill. qkm (17,9 Mill. qkm). Mit den Südkontinenten teilt es den Mangel an Gliederung; ja es übertrifft die andern an Gliederlosigkeit, indem sich bei ihm Inseln und Halbinseln zum Festland wie 1 : 77 verhalten.

Die größten peninsularen Bildungen befinden sich am Nordrand, so die größere Halbinsel Guajira (überhaupt die größte südamerikanische Halbinsel) und die kleineren Halbinseln Paraguaná im O des Golfes von Maracaibo und Paria, gegenüber der Insel Trinidad. Diese Insel ist eine der küstennahen Inseln Südamerikas, zu denen noch die Insel Margarita (nordöstlich von Paria), die 19000 qkm große Amazonasinsel Marajo, die an Pelzrobben reiche kleine Lobosinsel an der Küste von Uruguay, Feuerland, die chilenischen Küsteninseln mit der größeren Insel Chiloë und einige kleine Robben- und Guanoinseln und -klippen Perus gehören. Die küstenfernen Inseln sind selbständige Inselgruppen vulkanischer Natur, mit Ausnahme der Falklandinseln oder Malwinen, die aus alten Schiefern, Quarziten und Sandsteinen aufgebaut sind. Sie sind etwas größer als das Königreich Sachsen, 16700 qkm, und werden von etwa 2000 Menschen bewohnt, die in der Hauptsache *Schafzucht* betreiben (680000 Schafe). Zur atlantischen Inselgruppe gehören noch die Felseninseln Trinidad (Trinidade) und Fernando Noronha (brasilianische Verbrecherkolonie). Von

den pazifischen küstenfernen Inseln seien hervorgehoben die Juan Fernandezgruppe[1]) und unter dem Äquator die Galapagos- oder Schildkröteninseln, 7430 qkm (etwa so groß wie das Großherzogtum Hessen). Auf ihnen leben noch letzte Vertreter der Meeressaurier, bis 1 m lange Eidechsen, deren Eiern nachgestellt wird, wie auch den Eiern der Galapagosschildkröten, aus denen man Öl gewinnt. Außerdem liefern die Inseln neben geringen Viehzuchtprodukten noch Orseille (zur Rotfärberei).

Küsten. Die Halbinseln der Nordküste Südamerikas weisen schon darauf hin, daß die Küste hier am lebendigsten gegliedert ist. Sie ist ein Abbild der wechselvollen Erdgeschichte Mittelamerikas und seiner Inselwelt, die den südamerikanischen Nordrand noch in Mitleidenschaft zog. Zwischen Südamerika und sein zentralamerikanisches Verbindungsglied drängt sich der Golf von Darien ein, dessen äußerstes Südende der Golf von Urabá ist. Die Küsten sind sandig, teilweise versumpft und lagunenreich. Der Rio Magdalena neigt an seiner Mündung zur Haffbildung. Östlich von diesem Fluß tritt die schneegekrönte, 5100 m hohe *Sierra Nevada de Santa Marta* hart ans Meer heran. Auch die Halbinsel Guajira wird zumeist von Steilküsten umsäumt. Zwischen ihr und der Halbinsel Paraguana dehnt sich der Golf von Maracaibo aus, der sich in die Lagune von Maracaibo fortsetzt. Der größte Teil der übrigen Nordküste, bis zum Orinocodelta, ist felsig. Die gesamte Ostküste zeigt wenig Abwechselung, ist einförmig, meist flach und sandig. Größere Einbuchtungen sind die Buchten von San Salvador (Bahia), Rio de Janeiro, der La Platamündung und besonders die großen Golfe Patagoniens, die hier geradezu einen eigenartigen Küstentypus („Patagonischer Küstentypus") bilden. Rechtwinklig gekrümmt, mit dem Scheitelpunkt im S, durchschneidet die Magalhäesstraße die Südspitze des Erdteils, die fjordartig aufgelöst ist, wie die Südküste Chiles. Doch schon vom 42° s. Br. an verliert sich dieser zerrissene Küstentypus an der Westküste und macht einer eintönigen, ziemlich gerade verlaufenden Küste Platz, an die zumeist Felsen, aber auch Wüstenbildungen (bei Iquique) herantreten. Bedeutendere Einbuchtungen sind die Bucht von Sechura und der Golf von Guayaquil.

§ 354. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. Ein Blick auf die physikalische Karte belehrt über die Verteilung der Oberflächenformen in Südamerika. Im O breiten sich flachere, schollenförmige Gebirge aus, besonders in Brasilien und Guayana, im Westen ein nahezu ununterbrochenes Kettengebirge von der Südspitze bis zur äußersten Nordspitze. Dazwischen weiten sich gewaltige Ebenen aus. Der O ist das ungefaltete, der W das gefaltete Land. Jener ist hohen Alters. Auf einer gefalteten Basis von Gneis und Schiefer lagern sich in horizontalen Schichten silurische Sand- und Kalksteine, Devon, Karbon, Trias und Kreide. Allerhand Verwitterungsmächte haben die Schollen zerrissen und teilweise weggetragen und nur stellenweise alte Bruchstücke stehen gelassen mit

---

[1]) 1704 bis 1709 von Alexander Selkirk, dem Robinsonschen Vorbilde, bewohnt.

Gipfelhöhen bis zu 2600 und 2700 m, während die mittlere Erhebung 500 bis 600 m beträgt. Die Kettengebirge, die Anden oder Kordilleren, blicken erst auf eine junge erdgeschichtliche Zeit zurück, denn in der Tertiärzeit haben sie ihre Faltung beendet und erreichen mächtige Höhen, bei denen 6000 m und darüber keine Seltenheit ist. Der höchste Berg, der Aconcagua im O von Valparaiso, soll 7040 m hoch sein[1]). Die Kordilleren bilden im S eine einzige Hauptkette, etwa bis zum 37° s. Br.; hier teilt sich der Hauptzug in zwei Hauptketten, die ein gewaltiges Hochbecken mit großen Seen (Titicacasee, 3854 m Meereshöhe, 8100 qkm groß = 15mal so groß wie der Bodensee) umschließen, sich nördlich von Lima aber wieder einander nähern und von da ab drei ausgesprochene Ketten bis nach Ecuador bilden. Hier knoten sie sich nochmals zusammen, um von da ab sich wieder zu verästeln, in der Hauptsache in 3 Ketten. Die ganzen Anden sind mit Vulkanen gespickt; nur der nördlichste, sich rutenförmig verästelnde Teil ist frei von Vulkanen.

Die südamerikanischen Tiefländer und Ebenen. Die Gebirgslandschaften nehmen $^3/_5$, die Tiefländer $^2/_5$ des Landes ein. Die Tiefländer sind verschiedenartig entstanden. Immerhin sind sie jüngere Gebilde. Die von den großen Strömen zunächst bespülten und berührten Landschaften sind gewaltige Alluvionen, die durch jahrtausendlange Tätigkeit jener Ströme aufgebaut worden sind. Die Tieflandschaften haben kein durchgängig gleiches Gepräge, sondern ändern ihr äußeres Ansehen je nach Lage, Wasserreichtum, Klima und dem dadurch bedingten Pflanzenkleid.

Den Orinoco begleiten auf der linken Seite die Ljanos, die noch die Quellgebiete der mittleren nördlichen Amazonenzuflüsse umfassen. Die Ljanos sind Graslandschaften mit Baumgruppen, die an den Flüssen zu Galeriewäldern anwachsen, in den höher gelegenen Gegenden aber zu halbhohem Trockenwald. Die Ebenen liegen 100 bis 300 m hoch. Die niederen, wo Lehm und kalkiger Boden vorherrscht, sind die fruchtbareren und werden von den Herden zur Trockenzeit aufgesucht. Das größte Tiefland der Erde ist das des Amazonas. Es ist fast halb so groß wie Europa ($4^1/_2$ Mill. qkm) und war früher ein Meerbusen, den nach Rücktritt des Meeres die gewaltigen Schwemmlandmassen des Amazonas ausgeebnet haben. Ungeheure Wälder begleiten den Amazonas und seine Nebenflüsse; es entstehen die typischen Amazonaslandschaften, die Selvas. Die Wälder umsäumen oft große Graslandschaften, die Savannen, die dem Mündungsgebiet hauptsächlich charakteristisch sind (Insel Marajó) und unzähligen Viehherden fette Weidegründe bieten. In dem höher gelegenen Zentralbrasilien mischen sich Grasfluren mit Buschwäldchen oder verkrüppelten Bäumen und bilden die Campos, die außerdem durch die unzähligen, wunderlich geformten Termitenhaufen auffällig sind. Von diesen ebenen Landschaften gelangen wir zu dem „Treibjagdfeld“, dem Chaco, auch „Gran

[1]) Andere öfter genannte Berge sind im S von Quito der tätige Vulkan Cotopaxi, 5940 m, südlich davon der Chimborazo 6340 m, weiterhin Sorata oder Illampu 6550, Illimani 6470, Mercedario 6800 m.

Chaco" genannt, im N von Argentinien und Paraguay. Von 300 m Höhe senkt sich dieses Feld ganz allmählich südostwärts auf 100 m Höhe, um im O in die fruchtbaren Flußlandschaften des Paraguay überzugehen. Der Chaco ist noch eine tatsächliche Wildnis; seine Weide- und Waldländer bieten einen parkähnlichen Anblick. Die Viehzucht der Zukunft wird hier die geeignetsten Gebiete finden. Der Boden besteht aus einer dünnen, feinsandigen Humusdecke, die auf einer 1 bis 4 m dicken lehmigen, eisenschüssigen Sandschicht ruht. Südlich des Chacos, vom Rio de Saladillo bis zum Colorado, breiten sich die größten Ebenen des südlichen Südamerikas aus, die Pampas[1]). Von den östlichen Küstenlandschaften steigen sie unmerklich zu den westlichen Hochebenen an. Scheinbar horizontal, von meeresartiger Einförmigkeit breiten sie sich aus, nirgends dem Auge einen festen Anhaltspunkt bietend. Die Pampa ist fast durchgängig mit einer $^1/_2$ m mächtigen Humusschicht bedeckt. Daneben und unter ihr macht sich der fruchtbare Löß bemerkbar, wie auch die „Tosca", d. s. knollenförmige, calcinierte Tonsubstanzen mit Kieselerde. Früher war die Pampa ein großes, ödes Jagdgebiet für Indianer, heute ist sie ein Fruchtebengebiet für europäisches Getreide, hauptsächlich aber ein vorzügliches, großartiges Weide- und Zuchtgebiet für Pferde, Rinder, Schafe und Strauße (*Rhea americana*). Der Futtermittelbau, der langsam nach dem Innern der Pampa vorschreitet, dürfte mit der Zeit noch die größten Ausfuhrmengen auf der gesamten Erde erzielen. Die Gräser der Pampa werden als hartes und weiches Gras (*pasto duro* und *pasto blando*) unterschieden.

§ 355. Bewässerung. Da die große kontinentale Wasserscheide, die Anden, an die Westseite gedrängt ist, so wird eine außerordentliche Stromentwicklung nach O zu ermöglicht. Die meisten und größten Flüsse werden somit nach dem Atlantischen Ozean entwässert. In das Karibische Meer münden der *Atrato* (Golf von Darien), der *Magdalenenstrom* und eine Anzahl kleinerer Flüsse. Dem Atlantischen Ozean gehören die großen, wasserkräftigen Ströme an. Der *Orinoco*, 2220 km lang, entwässert ein Gebiet von der doppelten Größe Deutschlands (1 Mill. qkm) und ist durch Tiefe und Wasserreichtum ausgezeichnet. 14000 cbm Wasser wälzt er in der Sekunde dem Meere zu. Er ist schiffbar bis zu seinen Quellflüssen und steht durch den *Cassiquiare* mit dem Rio Negro, also dem Amazonassystem, in Verbindung. Wegen der Moskitoplage wird der Cassiquiare nur wenig benutzt und ein etwas unbequemer Trageplatz[2]) im W bevorzugt. Das Delta hat die Größe der Provinz Sachsen (25000 qkm). Infolge der Meeresströmung werden die Flüsse im NO Südamerikas bei ihrer Mündung westwärts abgelenkt. Der *Amazonas* oder *Marañon*, der wasserreichste Fluß der Erde, aber nicht der längste mit seinen 5500 km, entspringt in den peruanischen Anden zwischen der Küsten- und mittleren Kordillere etwa beim 10° s. Br. und fließt zunächst nordwärts, um bei 5° s. Br. die Anden zu durchbrechen und sodann einen östlichen, dem Äquator im großen ganzen parallelen Lauf zu verfolgen. Er verfügt über das größte irdische Stromsystem und entwässert ein Gebiet, das $^3/_4$mal so groß als Europa ist (reichlich 7 Mill. qkm). Das Gefälle ist sehr gering,

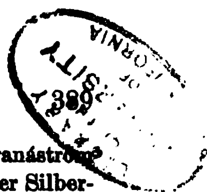
[1]) Vielfach auch nur der Singul. die Pampa gebraucht. — [2]) Zwischen Yavita und Rio Negro.

denn beim Austritt aus den Anden hat er schon 180 m Meereshöhe erreicht; das Gefälle beträgt von da an bis zur Mündung 1 : 20000. Trotzdem hat das Amazonaswasser eine Geschwindigkeit von $^3/_4$ m in der Sekunde, die sich aus dem gewaltigen Vordrängen der ungeheuren Wassermassen erklärt. Denn bei hohem Mittelwasser sendet der Strom in der Sekunde 120000 cbm Wasser in das Meer, das noch 500 km von der Mündung im Meer sich deutlich vom Meerwasser unterscheidet. Jährlich wiederholt sich ein Steigen (*Enchente*) von Oktober bis Januar und ein Fallen (*Vasante*) Februar bis September. Der Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser beträgt 10 bis 15 m. Zur Zeit des Hochwassers verwandelt der Amazonas seine Ufergelände in eine einzige große Wasserwüste. Die durchschnittliche Breite des Stromes beträgt von Manaos an 5 km, die Mündung des Amazonas mit Pará dehnt sich von NW nach SO über 320 km (= der Entfernung Berlin—Hamburg) aus. Die Gezeiten werden noch bei Obidos wahrgenommen. Zur Zeit der Springflut dringt eine Flutwelle (Pororoca) in dem Unterlauf vor und vernichtet alle kleinern Schiffe, die nicht zuvor einen sichern Unterschlupf gefunden haben.

Der Amazonas ist eine der großartigsten natürlichen Wasserstraßen der Erde mit einer mittleren Tiefe von 70 m. Die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, die durch den Pará in den Amazonas gelangen, haben regelmäßige Schiffahrtsverbindung mit Manaos (in der Nähe der Rio Negro-Mündung in den Amazonas); gelegentlich fahren sie auch bis Iquitos. Bis zu dem Fuße der Kordilleren läßt sich auf dem Riesenstrom die Dampfschiffahrt betreiben, ebenso auf seinen Nebenflüssen, die den Anden entspringen, mit Ausnahme des Rio Madeira, der wie alle zentralbrasilianischen Flüsse die verschiedenen Bodenschwellen in Wasserfällen überwindet. Freilich muß die Schiffahrt auf vielen Flüssen noch geweckt werden; nur solche, in deren Nähe größere Kautschukausbeute gefördert wird, sind etwas von der Schiffahrt belebt.

Der Amazonas wird von reichlich 200 Nebenflüssen gespeist; davon sind 18 Ströme ersten Ranges. Von den linksseitigen, nördlichen Zuflüssen seien nur *Napo*, *Iça*, *Yapurá* und *Rio Negro* hervorgehoben. Letzterer übertrifft zur Hochwasserzeit an Breite noch den Amazonas, und Stellen von 50 km Wasserspiegelbreite im Mittel- und Unterlauf sind nichts Seltenes. Von S empfängt der Amazonas als wichtigere Nebenflüsse die Rios *Huallaga*, *Ucayali*, *Madeira*, *Tapajoz*, *Xingú* und *Tocantins-Pará*. Sie sind aus dem bereits angegebenen Grunde nicht allzuweit schiffbar. Der *Madeira*, der „Holzfluß“, ist ebenso wasserreich wie der Amazonas, und der *Tocantins-Pará* ist der zweitgrößte Nebenfluß des Amazonas.

Tapajoz, *Xingú* und *Tocantins* entspringen den grasreichen Hochlandschaften Zentralbrasiliens, ebenso auch die selbständigen *Parnahyba*, *São Francisco* und *Rio Paraná*. Der *São Francisco* ist nur bis zu den Katarakten von Paulo Affonso für Schiffe vom Meere aus passierbar. Die Gezeiten sind 66 km weit im Flusse aufwärts zu spüren. Der Paranástrom gehört zu dem *La Platastromsystem*, das 3,1 Mill. qkm umspannt und sich aus drei Becken zusammensetzt, dem Paraguay-, Paraná- und Uruguaybecken. Der *Rio de la Plata* ist eigentlich nur das 300 km lange Mündungsbecken der drei Ströme *Paraguay*, *Paraná* und *Uruguay*. Der Paraguay ist ein Tieflandstrom, die andern beiden sind Hochlandsströme. Oberhalb Corrientes vereinigen sich Paraguay und Paraná. Asuncion am Paraguay



wird bei Hochwasser sogar von Seeschiffen erreicht. Der La Plata-Paranástrom ist 4000 km lang, 6 bis 20 m tief, 1 bis 1½ km breit. Die *La Plata*, der Silberstrom, nichts weniger denn silberklar, sondern schmutziggelb, hat eine durchschnittliche Breite von 100 km; da, wo Fluß- und Meerwasser miteinander kämpfen, haben sich der Schiffahrt gefährliche Sandbänke gebildet. Der *Rio Colorado*, 1800 km lang, ist 500 km weit für die Schiffahrt geeignet.

Die Flüsse der pazifischen Seite sind sehr kurz, aber außerordentlich wasserreich infolge der andinen Schnee- und Firnmassen. Für die Schiffahrt sind sie nicht geeignet, wohl aber für industrielle Zwecke. Abflußlos sind das große bolivianische Hochbecken und die kleineren westlichen und nordwestlichen Pampagebiete.

§ 356. Klima. Südamerika hat infolge seiner meridionalen Erstreckung an den hauptsächlichsten Klimaten der Erde Anteil, aber doch immer so, daß die größten Gebiete dem tropischen und subtropischen und das kleinste, das patagonische Gebiet, dem gemäßigten Klima angehören. Die 20° Isotherme, die tropisches und subtropisches Klima trennt, verläuft im Jahresmittel von Lima an südsüdöstlich nach Cordoba und von da an östlich nach Rio Grande. Nördlich dieser Grenzlinie beträgt die mittlere Jahrestemperatur 20 bis 26°, südlich davon unter 20° und nimmt bis 5° (auf der äußersten Südspitze) ab. Die Wärmeschwankung ist nicht so groß wie in den anderen Südkontinenten; am stärksten kommt sie im inneren Argentinien zum Ausdruck, wo sie im Mittel 15 bis 20° beträgt. Als mittlere absolute Extreme hat man im Gran Chaco + 40° und — 7° beobachtet. Infolge der kalten Peruströmung haben die Westküstengebiete vom Golf von Guayaquil an bis zur Höhe von Valparaiso durchschnittlich im Jahresmittel 10° niedrigere Temperatur als die Ortschaften gleicher Breite an der Ostküste[1]).

Von dem regelmäßigen Gang des südamerikanischen Klimas macht das Höhenklima der tropischen Andenregion einen erheblichen Unterschied. Die Bewohner unterscheiden das heiße Land (*tierra caliente*), das sind die niedrigen heißen Regionen, das gemäßigte Land (*tierra templada*), das da beginnt, wo der Anbau der tropischen Tieflandgewächse, wie Kakao, Kokospalme, nicht mehr lohnt, und das kalte Land (*tierra fria*), das da beginnt, wo die Kulturen der gemäßigten tropischen Gewächse, wie Kaffee, Yams, Banane, aufhören (etwa bei 2000 m). Das kalte Land hat den Tropencharakter seines Klimas noch nicht eingebüßt, insofern es wenig Temperaturunterschiede zwischen kältestem und wärmstem Monat aufweist[2]). Die über der Baumgrenze gelegenen Bergeinöden haben fast das ganze Jahr hindurch ein Aprilwetter, das täglich mit Sonnenschein, Gewitter, Schneegestöber und Regen abwechselt.

Die gewaltige Kontinentalmasse ist durch ihre Erhitzung der Luftmassen von großem Einfluß auf die herrschenden Winde, besonders im Südsommer. Der Nordostpassat bestreicht die Nordgebiete, der Südostpassat die brasilianischen Küstengebiete; im Südsommer dringt dieser

---

[1]) Z. B. Arica (18½° s. Br.) mittlere Jahrestemperatur 19,7°, Paraná (32° s. Br.) 19,1°. — [2]) Bogotá, 2660 m hoch, hat eine mittlere Temperatur im August von 13,4°, im März von 15°.

bis ins Amazonasbecken und nach Guayana vor. Im Innern des Festlandes treten Kalmen nebst Gebieten mit unregelmäßigen Winden auf. Argentinien wird von kühlen Süd- und Südwestwinden beherrscht, mit denen feucht-heiße, ähnlich dem Scirocco erschlaffende Nordwinde beständig kämpfen.

Niederschläge. Gegenüber den andern Südkontinenten besitzt Südamerika im Mittel reichlichere Niederschläge. Die gemäßigten Regionen, südlich des 37°, stehen im Gegensatz zu den subtropischen und tropischen Gebieten. Südlich des 37° fällt infolge der Westwinde in den westlichen Andengebieten eine jährliche Regenmenge von 200 bis 300 cm nieder, an dem Ostgehänge nur 50 bis 60 cm und an der Ostküste Patagoniens kaum 20 cm. Nördlich des 37° ist das Verhältnis gerade umgekehrt, da sind die Westgehänge der Anden, gewiß infolge der kalten Meeresströmung, regenarm, ja geradezu regenlos, wie in dem nordchilenischen Küstengebiet Atacama, die Ostregionen dagegen außerordentlich niederschlagsreich. Die küstennahen Gebiete des Berglandes von Brasilien und Guayana empfangen jährlich gegen 200 cm Regenmengen, weniger die Campos im Innern Brasiliens und am wenigsten die inneren Hochebenen Argentiniens, 5 bis 7 cm. Diese Niederschläge folgen dem Zenitstande der Sonne. Folglich gibt es Gebiete mit einer und solche mit zwei Regenzeiten, im Amazonasbecken sogar solche mit täglichen Regengüssen. An der Küste von Chile und von Nordbrasilien treten auch Winterregen auf, wie im Innern von Guayana.

Gesundheitliches. Im allgemeinen ist das Klima Südamerikas der Gesundheit recht zuträglich. Zwar sind die tropischen Küstengebiete von der Malaria und dem Gelben Fieber nicht frei; doch bei einer Höhe von 1500 m treten diese Krankheiten nicht mehr auf, wohl aber noch bei 2000 m die Dysenterie. Mit dem Gebirgsklima hängt die eigenartige Bergkrankheit (Punakrankheit, Soróche, Chuno) zusammen, die sich in Schlaflosigkeit, Ohnmachtsanfällen, Herzklopfen, Nasenbluten äußert. Bei den Bewohnern der andinen Hochgebirgslandschaften erzeugt die häufige Wiederkehr der Bergkrankheit schwarze Furchen an den Fingern, woran sie ebensoleicht wieder zu erkennen sind, wie die Indianer der Wald- und Wasserlandschaften an ihrer infolge von Moskitostichen schwarz punktierten Haut.

§ 357. Bevölkerung Südamerikas. Südamerika verfügt über eine Bevölkerung von etwa 47 Mill. Köpfen (Deutschland 57 Mill.), davon sind die Hälfte Mischlinge, etwa ein Viertel Weiße und 4 Mill. Neger (in Brasilien allein $2^1/_2$ Mill.); und der Rest entfällt auf die Indianer. Von den Indianern sind etwa zwei Drittel kultiviert; ein Drittel lebt noch in völliger Ungebundenheit und Kulturlosigkeit. Jene bewohnen die Andengebiete, diese die großen Ebenen der Mitte und des Südens. Der gesamte Erdteil ist sehr dünn bevölkert, nicht ganz 3 Bewohner kommen auf 1 qkm. Verhältnismäßig am dichtesten sind Uruguay (5 Köpfe auf 1 qkm), Chile und Ecuador (4 Köpfe auf 1 qkm) bevölkert, aber doch immerhin recht gering, wenn man bedenkt, daß der wegen ungünstiger Bodenverhältnisse am wenigsten bevölkerte Staat Europas, Norwegen,

7 Bew. auf 1 qkm zählt. Die kontinentalen Randgebiete Südamerikas sind am dichtesten bevölkert; ebenso reichen dichter besiedelte Streifen an den Strömen entlang ins Land hinein.

In ganz Südamerika findet sich keine Millionenstadt. Der ganze Kontinent hat nur 10 Großstädte[1]), 5 davon allein in Brasilien: *Rio de Janeiro* (700000 E.), *São Paulo*, *Recife* oder *Pernambuco*, *Belem* oder *Para*, *Bahia* oder *San Salvador*; 2 in Chile: *Santiago* und *Valparaiso;* je 1 in Kolumbien: *Bogotá*, in Peru: *Lima*, in Uruguay: *Montevideo* und in Argentinien: *Buenos Aires*. Letztere Stadt ist gegenwärtig die größte Stadt in Südamerika und zählt 881000 E. (im Juli 1903).

Die einheimische Bevölkerung hat in einigen Volksstämmen der Vorzeit schon ansehnliche Kulturvölker gehabt, so in den *Ketschua* (Quechua), die allerdings beim Zusammenstoß mit den Spaniern schon Spuren ihres kulturellen Verfalles zeigten[2]). Um sich schriftlich zu verständigen, hatten sie eine Art Knotenschrift erfunden; sie betrieben regelmäßigen Ackerbau, sodann Viehzucht, Bergbau, verschiedene Gewerbe, wie Edelmetallbearbeitung, Weberei, Töpferei; sie besaßen eine große Fertigkeit in der Baukunst, die sich in ihren großartigen Stadtanlagen und in ihren noch heute teilweise benutzbaren Verkehrsstraßen ausspricht. Die heutigen südamerikanischen Völker haben von dieser Kultur nichts oder nur verschwindend wenig geerbt. Wir teilen sie ein in die Stämme des Südens und der Tropen. Jene sind durch das Pferd des Europäers, das in den großen Grasebenen bald verwilderte, zu wilden Reiter- und Jägervölkern geworden, wie die *Chacostämme* und die *Pampasindianer*. Im S Chiles wohnen die *Araukanier*, ein kräftiger und energischer Volksstamm, weiterhin im S die *Patagonier* und auf den Inseln des S und SW die kulturell sehr niedrig stehenden *Feuerländer*. Unter den tropischen Stämmen sind die *Kariben* im N des Erdteils am bekanntesten; zu ihnen gehören auch die *Bakairí* am oberen Xingú, wohl das ursprünglichste Volk ganz Südamerikas. In den brasilianischen Küstengebieten wohnen die durch ihre Lippenpflöcke bekannten *Botokuden*, die unter die *Gesvölker* eingereiht werden, und im mittleren Amazonien die *Nu-Aruak*.

Die ersten Fremden waren die Spanier und Portugiesen. Sie blieben die einzigen Weißen auf drei Jahrhunderte. Ihre Nachkommen sind die *Criollos*, *Kreolen*. Doch sind sie keine reinen Nachkommen mehr, sondern Mischlinge, bei denen die *Mulatten*, d. s. die Mischungen von Weißen und Negern, und die *Zambos*, d. s. die Mischungen von Negern und Indianern, vorherrschen. Mischungen von Weißen mit Indianern nennt man *Mestizen*. Im Anfange des 19. Jahrhunderts wanderten Italiener ein, besonders im südlichen Brasilien, in Argentinien und Chile. Diese Gebiete wurden auch von den deutschen Auswanderern, wenn auch längst nicht so wie die nordamerikanischen, bevorzugt. In Peru haben sich einige Chinesen angesiedelt.

Weder die einheimischen Indianer, noch die Mischlinge, die in manchen Staaten, wie in Venezuela, vollständig herrschen, haben es zu einer ansehnlichen wirtschaftlichen Entwicklung gebracht. Zwei Drittel der südamerikanischen Bevölkerung ist wirtschaftlich untauglich (ein-

[1]) Siehe zweiten Teil der Anmerkung 1 auf S. 41. — [2]) Unter den Ketschuastämmen hatten besonders die Inka an Macht gewonnen. Bekanntlich zerstörte Pizarro das Inkareich (1533).

schließlich der Vertreter der primitiven Wirtschaftsstufe des Einsammelns von Naturerzeugnissen). Die wenig gefesteten Staatsgebilde, die unausgesetzten Grenzstreitigkeiten und die Bürgerkriege der meisten „lateinischen" Republiken nehmen darum nicht wunder. Neben den europäischen Besitzungen (Britisch-, Niederländisch [*Surinam*]-, Französisch-Guayana [Guiana] und den britischen Falklandinseln) teilen sich 10 Republiken in den Kontinent, von denen 5 auf der atlantischen Seite (Venezuela, Brasilien, Paraguay, Uruguay und Argentinien), 4 auf der pazifischen Seite (Chile, Bolivien, Peru und Ecuador) liegen und 1 Staat zwischen Großem und Atlantischem Ozean (Kolumbien). — Mehr denn anderswo auf Erden ist gerade in Südamerika dem Europäer ein Feld wirtschaftlicher Ausdehnung gegeben. (Darüber mehr im folgenden Abschnitt.)

II. Südamerikas Wirtschafts- und Weltstellung.

§ 858. Südamerikas Pflanzenreichtum. Südamerika ist reich an natürlichen Schätzen, besonders an Schätzen der Pflanzenwelt. Es ist der Kontinent der Tropenflora. Die tropischen Regenwälder (hauptsächlich die des Amazonas und Orinoco) sind überreich an Gaben, aber auch die tropischen Trockenwälder[1]), die *Caatinga*, wie sie im Innern Brasiliens heißen, sind nicht arm an nutzbaren Pflanzen. Hauptsächlich die Wachspalmen, wozu die Carnaubapalme gehört, lieben die Trockenwälder. In den Bergwäldern der unteren Abhänge der Anden ist der Chinchonarindenbaum die wichtigste Nutzpflanze. Der Kakaobaum wächst wild in Guayana und Kolumbien. Das tropische Südamerika ist das reich gesegnete Land von Kautschuk und Balata liefernden Bäumen[2]). Zu den Pflanzen, die Stoffe zur industriellen Verarbeitung liefern, gehören weiterhin die Piassavepalmen (Fasern und Steinkern), Panamahutpalmen (Flechtstoff), Tillandsia usneoides (sog. „vegetabilisches Roßhaar"), Caesalpinia coriaria mit ihren Dividivihülsen und Quebrachoholz (Gerbstoffe), Hymenaeabäume (Kopale = Elemi), Elfenbeinpalmen (Steinnüsse), verschiedene Coumarounaarten (Tonkabohnen), Bertholletiabäume (Paranüsse), Kokospalmen (Nüsse zur Ölbereitung), Baumwoll- und Tabakpflanzen u. a. m. Kokosnüsse und Paranüsse dienen auch Nahrungszwecken. Nahrungs- und Genußmittel liefernde Pflanzen Südamerikas sind die Knollengewächse Yams, Arracacha esculenta, Batate, Kartoffel, Maniok[3]) und Pfeilwurz, sodann die Pupunhapalmen, die Ananas, die Cherimoya und andere Ananenarten, Vanille, Tomate, Spanischer Pfeffer, Mais u. a. m. Erwähnt seien noch Koka und Yerba Mate, außerdem die tropischen Nutzhölzer: Jacaranda-, Mahagoni-, Brasilien-, Rosen- und Greenheartholz.

[1]) Trockenwälder treten in den höher gelegenen Gebieten auf; infolge der länger aussetzenden Regen verlieren die Bäume zur Trockenzeit ihr Laub. — [2]) Bd. I, § 63. — [3]) Der Maniok (*Manihot utilissima*) wird im spanischen Südamerika „Yuka" genannt.

In den subtropischen und gemäßigten Gebieten des Südens hat die Einwanderung europäischer Getreidearten (besonders des Weizens), europäischer Futterkräuter und der Agrumen das Pflanzenbild der gesamten Landschaft geändert. Selbst in tropischen Gebieten, wo Kaffee und Zuckerrohr eingeführt worden sind, hat sich das ursprüngliche Pflanzenbild verwandelt. Gerade in Kaffee hat Südamerika seine Welthandelsbedeutung mit erlangt, denn die reichliche Hälfte der Welternte entfällt auf Brasilien[1]).

§ 359. Südamerikas Tierreichtum. Das wichtigste einheimische Nutztier Südamerikas ist das Lama, das vorzüglich das Lasttier in den hochandinen Ländern ist. Seine Verwandten sind Alpaka oder Paco, hauptsächlich wegen der Wolle gezüchtet, Guanaco, das bedeutendste Nutztier der Patagonier (in Patagonien noch wild in Rudeln bis zu 100 Stück, in Chile, Peru und Bolivien gezähmt), und Vicuña, das sich, ungezähmt, in die höchsten und unzugänglichsten andinen Regionen zurückgezogen hat. Das Vicuña liefert eine vorzügliche, bräunlich-rote Wolle, aus der kostbare Mäntel (Ponchos) hergestellt werden; doch ist es schon so selten geworden, daß seine Wolle kaum noch zur Ausfuhr gelangt. Dem Indianer sind fast alle Tiere Nutztiere, indem sie ihm Fleisch geben; er verschmäht selbst solche Tiere nicht, deren Genusses sich die zivilisierten Menschen enthalten. So jagt der Indianer dem Ameisenlöwen und Gürteltier nach, dem Silberlöwen oder Puma, dem Jaguar und seiner Abart, der schwarzen Onze, auch dem Tapir (der sonst nur noch im südlichen Asien vorkommt) und dem Wasserschwein. Ein Leckerbissen ist ihm der gegen 5 m große Lamantin (Seekuh) im unteren Amazonas, der auch wie der Kaiman ein sehr geschätztes Fett gibt. Lamantin und Delphin sind die im Wasser lebenden Säugetiere Amazoniens. Wegen ihres Felles werden Stinktier und Chinchilla gejagt, ebenso die Pelzrobben auf der Lobosinsel an der Küste von Uruguay, auf den Lobosinseln an der peruanischen Küste, ferner an den Küsten Chiles, auf Juan Fernandez und den Inseln, die nach der Antarktis hinüberreichen. Die Wälder werden von zahlreichen Papageien und Taubenarten belebt. Das Hokkohuhn wird von dem Indianer als Haustier gehalten. Überhaupt liebt es der Indianer, eine reiche Anzahl von Tieren an sein Haus zu gewöhnen, so neben Papageien und Hokkohühnern auch Tukane, Affen, selbst junge Jaguare u. a. m. Jagd und Fischfang sind ihm die liebsten Beschäftigungen. Für den Fischfang sind die südamerikanischen Flüsse mit ihren reichen Fischmengen hervorragend geeignet. Im Amazonas allein kennt man über 2000 Fischarten, darunter den gefräßigen Karibe- oder Piranhafisch und den wohlschmeckenden Pirarucú. Die tropischen Flüsse wimmeln von Schildkröten, denen man wegen ihres Fleisches und ihrer Eier nachstellt. Aus den Eiern gewinnt man eine Art Brennöl, sowie die Schildkrötenbutter. Trotz der riesigen Mengen hat sich doch in Amazonien

[1]) Bd. I, § 61.

eine Abnahme der Schildkröten bemerkbar gemacht, so daß sich die brasilianische Regierung veranlaßt sah, in neuerer Zeit ein Verbot zur Herstellung des Schildkrötenöls zu erlassen (die jährlich gesammelten Eier wurden auf 250 Millionen geschätzt). Riesige Seeschildkröten beleben die nördlichen Küstengestade. Perlen fischt man bei der Insel Margarita an der venezuelischen Küste (jährlich für etwa 400000 Mk.), ebenso bei den Perleninseln im S von Panama.

Die einheimischen Tiere indessen haben dem südamerikanischen Kontinent nicht die Bedeutung im Welthandel gegeben, als die Tiere, die erst durch den Europäer eingeführt worden sind, nämlich Pferd, Rind und Schaf. Diese haben Südamerika zu einem der wichtigsten Rohhäute- und Wollproduzenten der Erde gemacht. Nur Australien konkurriert als Wollproduzent in neuester Zeit wieder erfolgreich mit Südamerika.

§ 360. Südamerikas Mineralreichtum. Südamerika ist reich an Edelmetallen[1], so an Gold (Peru, Kolumbien, Britisch- und Französisch-Guayana, Venezuela, Brasilien, Chile), an Silber (Bolivien, Peru). Die Quecksilberausbeute Perus ist zurückgegangen; dafür liefert es gegenwärtig ansehnliche Mengen Blei. Chile und Bolivien bringen Kupfer auf den Weltmarkt, Bolivien auch Wismut und besonders Zinn. Das wichtigste Erzeugnis der südamerikanischen Mineralwelt ist Salpeter, von dem Chile jährlich für 110 bis 115 Mill. Mk. und mehr ausführt. Die Diamantengewinnung, die seit 1730 im Innern Brasiliens blühte, ist infolge der erdrückenden südafrikanischen Konkurrenz zurückgegangen (Diamantino in Mato Grosso und Diamantina in Minas Geraes).

§ 361. Südamerika und Europa, Südamerika und Nordamerika. Kaum ein anderer Erdteil ist mit so vielen und verschiedenartigen Reichtümern der Pflanzen- und Tierwelt ausgestattet wie Südamerika. Aber gerade die wirtschaftliche Erschließung dieses Kontinentes bildet eins der größten Kulturprobleme der wirtschafttreibenden Menschheit. Trotzdem die ersten Kolonisationsversuche vier Jahrhunderte zurückliegen, hat sich Südamerika nur sehr langsam entwickelt. Nicht zum geringsten Schuld daran trägt die engherzige Ausschließungspolitik der Spanier und Portugiesen. Diese hatten es vortrefflich verstanden, die tatkräftigeren Kolonisationsvölker Europas und Nordamerikas über den wirtschaftlichen Wert Südamerikas jahrhundertelang zu täuschen; ist doch Argentinien z. B. erst seit den sechziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts als Ackerbauland bekannt geworden. Da die südamerikanische Bevölkerung zum größten Teil wirtschaftlich untüchtig ist (S. 391, 392), so ist Südamerika namentlich den europäischen Völkern und den europäischen Einwanderern ein großes Feld wirtschaftlicher Betätigung. Heute sind bereits die Europäer das eigentliche Kulturelement und Kulturferment, selbst in den Tropen.

---

[1]) Vgl. Edelmetallproduktion Bd. I, § 81.

Da Südamerika in der Hauptsache Produkte hervorbringt, die der nordischen Landwirtschaft ermangeln, so ergänzen sich gerade Europa und Südamerika recht gut, weniger Süd- und Nordamerika; denn Nordamerika gewinnt in seinen Südstaaten und den benachbarten westindischen Inseln die Tropenfrüchte, die es braucht. Zudem ist Nordamerika noch auf Jahrzehnte hinaus eine Kornkammer für Westeuropa und bedarf nicht des südamerikanischen Getreides [1]). Dagegen gebraucht Europa schon in erheblichem Maße (jährlich für über 200 Mill. Mk.) südamerikanisches Getreide und liefert dafür industrielle Erzeugnisse, zu deren Herstellung Südamerika weniger geeignet ist, besonders da ihm die Grundlagen unserer heutigen Industrie, Eisen und Kohle, in gewinnbringenden Mengen fehlen. Der Einfluß und die Einwanderung (Invasion) der Union nach Südamerika ist kaum zu fürchten, nicht bloß aus dem eben gekennzeichneten Grunde, sondern vor allem auch wegen der finanziellen Abhängigkeit Südamerikas von Europa, hauptsächlich von Großbritannien und Deutschland.

III. Handel und Verkehr Südamerikas.

§ 362. Allgemeines. Aufsenhandel Südamerikas. Das wirtschaftliche Leben des gesamten Erdteils ist noch wenig entwickelt. Die Industrie steht noch in den ersten Anfängen. Wohl suchen die südamerikanischen Staaten durch hohe Schutzzölle (die zunächst die finanzielle Not heben sollten, jetzt aber schon mehr als Schutzzölle wirken) die einheimischen Industrien zu heben, doch infolge der angegebenen Gründe (am Schluß des vorhergehenden Abschnittes) dürfte die Industrie für ferne Zeiten nur eine schwache Entwicklung haben. Einigermaßen besser ist es mit dem Handel und Verkehr bestellt, wenigstens in den Randgebieten. Doch ist dies kein Verdienst der südamerikanischen Staaten, sondern der europäischen Kaufleute, die in den sechziger und siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts festen Fuß in Südamerika zu fassen begannen. Südamerika ist dem europäischen Westen einer der wichtigsten Rohproduzenten; riesige Warenmengen werden aus dem Erdteil herausgeschafft. Die aktive Handelsbilanz der südamerikanischen Staaten nimmt darum nicht wunder.

Wie sich der Handelsverkehr seit 1891 entwickelt hat, mag folgende Übersicht der wichtigsten europäischen Handelsstaaten und der Union erhellen:

---

[1]) So kauft z. B. Argentinien für seinen Weizen Industrieprodukte. Wollten die Vereinigten Staaten diese mit Ausschluß Englands und Deutschlands liefern, so müßten sie argentinisches Getreide aufnehmen. Bei dem heutigen Stand der nordamerikanischen Landwirtschaft ist das ganz ausgeschlossen; von fachmännisch amerikanischer Seite ist berechnet worden, daß im Jahre 1933, in dem die Bevölkerung vermutlich 133 Mill. Köpfe betragen wird, ihre zwölf Hauptweizenstaaten immer noch 125 Mill. dz mehr erzeugen werden, als diese Bevölkerung essen kann. Das gilt nicht bloß für Argentinien, sondern auch für andere südamerikanische Länder und ihre Produktionszweige.

Handelsverkehr mit Südamerika.

Warenumsatz in Mill. Mk.

Jahr 1891/95/1900 i. Drchschn.	Ausfuhr aus Südamerika nach				Einfuhr nach Südamerika aus			
	Dtschl.	Frankr.	Engl.	Union	Dtschl.	Frankr.	Engl.	Union
1891—95	349,0	296,9	320,2	468,7	151,1	157,9	420,6	127,1
1896—1900	386,2	363,2	411,2	389,9	160,4	127,5	392,8	138,3
1901	468,5	352,3	507,8	437,1	162,9	108,2	389,0	174,7
1902	511,9	256,3	561,6	482,6	175,0	106,5	372,1	148,7

Während die Ausfuhr südamerikanischer Waren nach Europa fast ständig gewachsen ist, ist die Einfuhr von England und Frankreich zurückgegangen. Stetig hat sich nur die Einfuhr Deutschlands gehoben. Wohl ist gegenwärtig der Verkehr Deutschlands mit Nordamerika doppelt so stark wie der mit Südamerika, indessen werden schon die allernächsten Zeiten dies Bild ändern; denn Nordamerika bringt, abgesehen von der Baumwolle und einigen Erzeugnissen, die allerdings weniger Weltwirtschaftsbedeutung haben, dieselben landwirtschaftlichen Produkte wie Deutschland hervor, neuerdings auch mehr und mehr die gleichen industriellen Erzeugnisse, so daß die gegenseitige Ergänzung immer geringer, ausgeglichener wird. Die nordamerikanischen Häfen werden jährlich von etwa 575 deutschen Schiffen zu rund 2 Mill. Reg.t angelaufen, die südamerikanischen von etwa 350 Schiffen von 0,8 Mill. Reg.t [1]).

Südamerika wird durch ein starkes Verkehrsband mit Europa verknüpft. Zunächst sind es deutsche Schiffahrtslinien, die einen regelmäßigen Verkehr mit den wichtigeren südamerikanischen Häfen unterhalten.

Die Nordhäfen *Trinidad, Carúpano, La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Pto. Columbia, Cartagena* werden von der Hamburger Westindienlinie der Hamburg-Amerika-Linie angelaufen. Verschiedene dieser Häfen werden auch von fremden Schiffahrtgesellschaften besucht [2]). Die Hamburg-Amerika-Linie be-

[1])	Deutsche Schiffe							
	in dtsch. Häfen angekomm. von				von deutsch. Häfen abgeg. nach			
	1901		1897		1901		1897	
	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons
S-Am. am Atl. Oz., nördl. v. Brasil.	17	28 076	12	14 236	25	38 177	10	3 150
Brasilien	115	236 151	109	182 645	119	242 500	132	199 906
S-Am. am Atl. Oz., südl. v. Brasil.	118	275 914	93	186 467	110	284 318	83	178 649
Chile u. d. übrige S-Am. am Gr. Oz.	110	231 393	113	202 792	71	158 488	85	156 535
Zusammen	360	771 534	327	586 140	325	723 483	310	538 242

[2]) Die wichtigsten der hier in Betracht kommenden nichtdeutschen Schiffahrtsgesellschaften sind folgende: Royal Mail Steam Packet-Company in London, Frederick Leyland & Co. und Harrison Line in Liverpool, Compagnie Générale Transatlantique in Paris, Koninklijke West-Indische Maildienst in Amsterdam, La Veloce in Genua.

treibt mit der Hamburg-Südamerikanischen-Dampfschiffahrtsgesellschaft den regsten Verkehr mit den brasilianischen Häfen *Pernambuco*, *Bahia*, *Rio de Janeiro*, *Santos* u. a. (monatlich 5 mal), mit dem binnenländischen *Manaos* (monatlich 2 mal), mit den Laplatahäfen *Montevideo*, *Buenos-Aires*, *Rosario* (monatlich 6 mal)[1]; Anschlußdampfer vermitteln den Verkehr nach Patagonien, so nach *Bahia Blanca* und einigen kleineren Hafenorten. Nach den Laplatahäfen unterhalten auch der Norddeutsche Lloyd in Bremen und die Frachtdampferlinie Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa" in Bremen einen schwungvollen Handel und Verkehr. Eine größere Anzahl ausländischer Schiffahrtslinien nehmen an dem sich von Jahr zu Jahr steigernden Seeverkehr der südamerikanischen Ostküste teil[2]. Einen sehr regen Seeverkehr nach der „Westküste" unterhält die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos" in Hamburg, seit 1901 zusammen mit der Hamburg-Amerika-Linie. Häfen, die angefahren werden, sind: *Punta Arenas*, *Corral*, *Coronel*, *Talcahuano*, *Valparaiso*, *Antofagasta*, *Iquique*, *Arica*, *Mollendo*, *Callao*, *Guayaquil*, ferner die mittel- und nordamerikanischen Häfen: *Corinto*, *Amapala*, *La Union*, *La Libertad*, *Acajutla*, *San José de Guatemala*, *Champerico*, *Ocos*, *San Benito*, *Acapulco*, *Manzanillo*, *San Blas*, *Mazatlan*, *San Francisco*. An dem Verkehr der amerikanischen Pacificküste nehmen ferner große deutsche Segelschiffsreedereien teil, wie F. Laeisz in Hamburg[3], sodann zwei größere englische Dampfschiffahrtsgesellschaften[4], sowie die chilenische „Compañia Sud-Americana de Vapores" in Valparaiso.

§ 368. Binnenverkehr. Ein Segen für den Binnenverkehr ist es, daß er so viele Flüsse, die nicht selten bis zur Quellregion schiffbar sind, zur Verfügung hat. Trotz dieses natürlichen Vorteils ist der gesamte Binnenverkehr noch recht schwach entwickelt. Der *Atrato* wird von flach gehenden Dampfern bis Quibdo befahren, der *Magdalenenstrom* bis Hondo und sein Nebenfluß *Cáuca* bis Cáceres, der *Orinoco* von großen Dampfern bis Ciudad Bolivar, zur Regenzeit bis Átures an der kolumbianischen Grenze[5]. Von dem Amazonassystem werden etwa 10000 km befahren; die von W und NW herkommenden Ströme und Nebenflüsse sind fast bis zur Quelle befahrbar, dagegen die südlichen, wie überhaupt die ostbrasilianischen Ströme, nur streckenweise, zumeist nur auf dem Unterlaufe (S. 388). Peruanische, brasilianische Dampfer und die „Amazon Steam Navigation Company" unterhalten den Verkehr auf dem *Amazonas*. (Über die Hamburg-Amerika-Linie siehe oben, sowie S. 388.) Das La Platasystem ist auf seiner Hauptstrecke *Paraguay-Paraná* der Schiffahrt sehr günstig[6]. Ein regelmäßiger Verkehr besteht zwischen den unteren Paraná-

[1]) Vgl. die deutschen Dampferlinien S. 76, 77. — [2]) Die wichtigsten der hier in Betracht kommenden nichtdeutschen Schiffahrtsgesellschaften sind folgende: Royal Mail Steam Packet Comp. in London, Liverpool-Brazil und River-Plate Steamers in Liverpool, Compagnie des Messageries Maritimes in Paris, Österreichischer Lloyd in Triest, Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft „Adria" in Fiume, Compañia trasatlántica in Barcelona, La Veloce in Genua und Navigazione Generale Italiana in Rom. — [3]) Vgl. Bd. I, § 124. — [4]) Pacific Steam Navigation Company in Liverpool und Pacific Mail Steamship Comp. in San Francisco. — [5]) Eine englische Gesellschaft hat vorwiegend diesen Dampferverkehr in Händen. — [6]) Dampfschiffahrtsgesellschaften sind der Lloyd Brazileiro und die Nicolas Mihanovich-Linie.

häfen und Cayabá im Mato Grossogebiet. Bei Hochwasser können Seeschiffe mit 5 m Tiefgang bis Asuncion fahren, Seeschiffe mit noch größerem Tiefgang zu jeder Jahreszeit bis Rosario. Der eigentliche *Paranáfluſs* und der *Uruguay* können wegen ihrer Stromschnellen nur streckenweise befahren werden. Die patagonischen Flüsse ermöglichen auf Mittel- und Unterlauf die Schiffahrt. Von den südamerikanischen Seen werden namentlich der *Llanquihuesee* (südl. v. Valdivia) und der *Titicacasee* von kleineren Dampfern belebt.

Das große weite Innere und die Andenregionen werden nur spärlich von Fuß- und Saumpfaden durchzogen. Nur in den küstennahen Gebieten des ebneren Ostens macht sich der schwerfällige Ochsenkarren bemerkbar, der aber weiter nach dem Innern dem Reitpferd weichen muß, das im gebirgigen Westen durch Maultier und Lama ersetzt wird.

Der transkontinentale Verkehr zwischen Ost- und Westküste ist ganz gering; nur im argentinisch-chilenischen Gebiet nimmt er etwas lebhaftere Form an. Wichtig ist hier der *Uspallatapaſs* oder *Cumbrepaſs* (südl. vom Aconcagua), der die einzige große Verkehrsstraße zwischen Chile und Argentinien über die Kordilleren ist; er führt von Los Andes (830 m) über Cumbre (3760 m) zu den argentinischen Baños del Inca (2660 m)[1]. Weniger verkehrsreich ist der südlicher gelegene *Portilloweg*.

Die Eisenbahnen rücken von den hervorragenderen Küstenorten allmählich nach dem Landinnern vor, besonders in Argentinien. Südamerika steht mit seiner Eisenbahnlänge (1902: 43220 km)[2] hinter Europa, Nordamerika und Asien zurück; es erreicht mit $^1/_4$ km auf 100 qkm kaum die Hälfte der Durchschnittsdichte der Eisenbahnen der gesamten Erde (1901/02: 0,6 km auf 100 qkm).

Endlich geht auch die länger denn dreißig Jahre projektierte erste südamerikanische Pacificbahn ihrer Vollendung entgegen (Länge gegen 1410 km). Sie folgt dem bereits genannten Uspallatapass. Bisher fehlte noch die eigentliche Andenstrecke, 240 km zwischen *Mendoza* und *Santa Rosa de los Andes*[3]. In der Union denkt man jetzt ganz bestimmt an die Ausführung der Nordsüdamerikanischen Verbindungsbahn Newyork-Buenos Aires[4].

Südamerika ist mit Europa durch 8 Kabel verbunden, ebenso durch 1 mit den großen Antillen und Nordamerika. An der West- und Ostküste laufen Kabel entlang, doch nicht um die Südspitze; die Verbindung zwischen den beiden Küsten stellt ein Überlandkabel in Argentinien her[5].

---

[1]) Große Maultierkarawanen mit allen möglichen Handelsgütern, argentinische Gauchos und chilenische Huasos, Caballeros und Señores mit und ohne Familie ziehen hin und her, während die verkehrsperrenden Herden stets dem Zuge nach W folgen. In manchen Jahren stockt dieser Verkehr wegen der Schneestürme 5 bis 6 Monate. — [2]) Vgl. Bd. I, § 101. — [3]) Ein Umsteigen auf dieser Pacificbahn wird aber trotzdem notwendig sein, da die Spurweiten der argentinischen und chilenischen Eisenbahn verschieden sind. — [4]) Vgl. Bd. I, § 128. — [5]) Über die Telegraphenlinien vgl. die einzelnen Staaten. Vgl. auch Bd. I, § 122.

IV. Die selbständigen Wirtschaftsreiche Südamerikas.

A. Die atlantischen Wirtschaftsreiche.

Venezuela.

§ 364. Lage, Grösse und Bewohner. Urproduktion. Industrie. Die Vereinigten Staaten von Venezuela nehmen den größten Teil der Nordküste Südamerikas ein (zwischen 1° und 12° n. Br.). Sie sind $1\frac{3}{4}$ mal so groß wie Deutschland, 942000 qkm, mit 2445000 Bewohnern (2 Bewohner auf 1 qkm).

Über die Hälfte der Bewohner sind Mischlinge, ein reichliches Drittel Indianer und über ein Zehntel Weiße. Etwa ein Fünftel der Bevölkerung beschäftigt sich mit Landwirtschaft und verwandten Berufen.

Urproduktion. Das Kulturland, das in der Hauptsache nur tropischen Anbau gestattet, zerfällt in die Landbauzone (Kaffee, Zuckerrohr, Kakao, Bananen, Bohnen, Erbsen, Yuca, Kartoffeln, Mais und andere Cerealien, die Brotfrüchte nur für den eigenen Gebrauch), in die nahezu 700000 qkm umfassende Weidezone (Llanos) und in die Waldzone (Kautschuk, Kopaivabalsam, Tonkabohnen, Vanille [wild wachsend]). Die wichtigsten Produkte sind Kaffee, gegenwärtig auf einer 800 qkm großen Fläche angebaut, Zuckerrohr und Kakao.

Die Viehzucht, die durch die fortwährenden Bürgerkriege sehr gelitten hat, erfreut sich wieder eines größeren Aufschwungs; sie befaßt sich hauptsächlich mit europäischen Haustieren[1]).

Venezuela ist ein mineralreiches Land. Gold[2]) (im Yuruarigebiet) und Silber (in den Staaten Bermudez, Lara und Los Andes) werden gewonnen. Fernerhin findet man Eisen (am Orinoco, Ausbeutung durch Nordamerikaner), Schwefel (Ausbeutung durch Deutsche), Blei, Zinn, Kohle, Kaolin, Petroleum und Asphalt.

Industrie. In Venezuela kann man kaum von den Anfängen einer industriellen Entwicklung sprechen, wenn sich auch einige Zuckerraffinerien, Schokoladen-, Likör-[3]) und Seifenfabriken und Bierbrauereien vorfinden. Fast alle Industrieartikel sind Einfuhrwaren.

§ 365. Verkehr und Handel. Die gesamte Verkehrsbewegung ist trotz der vielen natürlichen Wege (Flüsse) sehr gering. Maultierpfade durchziehen das Innere des Landes, und der Eisenbahnbau ist noch wenig über seine ersten erfreulichen Anfänge hinausgekommen[4]). In der Hauptsache sind die Eisenbahnen von deutschem Geld gebaut worden, namentlich die Bahn von Carácas nach Valencia, die die größten technischen Schwierigkeiten zu überwinden hatte[5]). Der geringen Entwicklung des Verkehrs entspricht die der Telegraphenlinien[6]).

---

[1]) Der Viehbestand wird geschätzt in Tausenden (1000): 2004 Rinder, 177 Schafe, 1667 Ziegen, 191 Pferde, 89 Maultiere, 318 Esel und 1618 Schweine. — [2]) Gold jährlich gegen 500 bis 3000 kg, Silber gegen 100 kg, vgl. Bd. I, § 81, Anhang. — [3]) Curaçaolikör aus Pomeranzen (Curaçao selbst niederländisch, S. 135). — [4]) 1902: 1020 km, 1890: 800 km, vgl. Bd. I, § 101. — [5]) 196 km lang mit 152 Brücken und 86 Tunneln. — [6]) 1898: 6245 km Staatstelegraphenlinien und 209000 Telegramme [*1890: 5677 km und 490000 Telegramme*].

Nennenswerte Handelsplätze von Venezuela sind *Barquisimeto* (Kaffeemarkt), *Valencia* (Kaffeemarkt), *Carácas*. Letztere Stadt hat in *La Guaira* ihren bedeutenden Hafen. Andere Hafenorte sind *Puerto Cabello* (Hafenstadt zu Valencia), *Maracaibo* und *Ciudad Bolivar*[1]). Dieser Fluß-Seehafen hat weniger Bedeutung für die Ausfuhr von Kaffee, Kakao und Häute, wohl aber für Balata, Kautschuk, Tabak und Kopaivabalsam[2]). Venezuela besitzt nur eine kleine eigene Handelsflotte[3]). Den Schiffsverkehr, besonders den mit dem Auslande, unterhalten fremde Dampfer und Segler[4]).

Die gesamte Handelsbewegung betrug 1898[5]) noch über 100 Mill. Mk. Seit jenem Jahre ist sie zurückgegangen, und erst in jüngster Zeit scheint sich wieder ein kleiner Umschwung zum Besseren zu vollziehen. Die Hauptausfuhrartikel sind Kaffee (nach Deutschland, der Union und Frankreich), Kakao (nach Spanien, Frankreich und Deutschland), Häute, insbesondere Ziegenfelle (nach Newyork), ferner Kopra, Fieberrinden, Dividivi, Tonkabohnen, Gelbholz, Rohrzucker und die oben bei Ciudad Bolivar genannten Waren. Die Haupteinfuhrartikel sind Nahrungsmittel, Eisenwaren und Maschinen, Tonwaren, Kohlen, Petroleum, Zement und Bauholz.

Verkehrsländer. Die Hafenplätze Venezuelas werden von Schiffen amerikanischer, britischer, deutscher, französischer, holländischer, italienischer und spanischer Dampfergesellschaften besucht (S. 396, 397).

Der Handel Venezuelas mit Deutschland. Die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Venezuela hatten in den letzten Jahren gelitten. Sie waren vor etwa zehn Jahren größer denn heute; damals betrugen sie über 20 Mill. Mk., seit 1898 sind 15 Mill. Mk. nicht wieder überschritten worden (S. 85). Mit dem Jahre 1903 ist wieder eine Besserung eingetreten.

Venezuela sendet in der Hauptsache nach Deutschland Kaffee (für 6 Mill. Mk.)[6]), Balata und Kautschuk (2 Mill. Mk.), Kakaobohnen (1½ Mill. Mk.), ferner Dividivi, Balsame, rohe Nutzhölzer, wie Buchsbaum, Mahagoni u. a. Deutschland sendet nach Venezuela Gewehre für Kriegszwecke und Munition (über 1 Mill. Mk.), baumwollene Gewebe und Strumpfwaren, Wolltuch- und Zeugwaren, lackierte und gefärbte Leder, grobe und feine Eisenwaren, Farbendruckbilder und Kupferstiche, Chemikalien u. a. m.

---

[1]) Die Ausfuhr der Hauptartikel in den wichtigeren Häfen Venezuelas 1902 und [*1900*] in Mill. kg.

	Kaffee	Kakao	Häute
Maracaibo	17,7 [*20,8*]	0,2 [*0,2*]	0,4 [*0,3*]
Puerto Cabello . . .	5,0 [*15,0*]	0,9 [*0,5*]	0,4 [*0,6*]
La Guaira	7,5 [*10,8*]	6,1 [*5,8*]	0,9 [*1,1*]

[2]) Ausfuhr von Ciudad Bolivar 1901 [*1900*]: 1,3 [*1,8*] Mill. kg Gummi, davon 1,2 Mill. kg Balata und 122540 kg Kautschuk, 77000 [*43 200*] kg Tabak, 13940 kg Kopaivabalsam und jährlich über 1 Mill. Stück Häute. — [3]) Venezuelas Handelsflotte zählte 1901 10 Dampfer von 2043 Reg.t n. und 17 Segler mit 2590 Reg.t. — [4]) 1902 liefen in Maracaibo, Puerto Cabello und La Guaira 891 Schiffe ein [*1900: 870 Schiffe, in Ciudad Bolivar 73 Schiffe*]. — [5]) 1898 ist das letzte Jahr mit offizieller Ziffer des Handelsumfanges von Venezuela. — [6]) 1902: 5210 t zu 5,7 Mill. Mk.; 1901: 4780 t zu 4,8 Mill. Mk.; 1900: 3730 t zu 4,1 Mill. Mk.; 1897: 5740 t zu 7,5 Mill. Mk.

Brasilien.

§ 366. Lage, Größe und Bevölkerung. Die 20 Vereinigten Staaten von Brasilien umfassen die Stromgebiete des Amazonas-Tocantins, des Rio San Francisco und die Oberläufe des Paraguay, Paraná und Uruguay; sie breiten sich zwischen dem 45° und 75° w. L. aus und zwischen dem 5° n. Br. und 35° s. Br. In der Hauptsache liegt die brasilianische Landmasse zwischen Äquator und Wendekreis des Steinbocks. Brasilien verfügt über einen Flächenraum von 8337000 qkm (d. h. es ist beinahe so groß wie die Union oder $15^1/_2$ so groß wie Deutschland) mit 22,3 Mill. Bewohnern (3 auf 1 qkm)[1].

Ein Drittel der Bewohner sind Weiße, ein Drittel Negermischlinge, ein Fünftel Neger und ein Zehntel Indianer. Von den Angehörigen fremder Nationen wohnen in Brasilien (in Tausenden): Italiener 1300, Portugiesen 800, Deutsche 300[2]), Spanier 100, Polen 80, Franzosen 10, Engländer 5. Die jährliche Einwanderung nach Brasilien schwankt zwischen 50000 und 150000. Am meisten wandern Italiener ein, sodann Portugiesen und Spanier. In größerem Abstande folgen erst Deutsche und Österreicher, Franzosen, Russen und Schweizer.

§ 367. Naturerzeugnisse. Brasilien ist als ein Ackerbauland zu betrachten, wenn auch nur ein geringer Teil des Bodens erst in Kultur genommen ist. Zum mindesten ist es bezüglich tropischer Gewächse einer der bedeutendsten Rohproduzenten der Erde. Die wichtigsten europäischen Getreidesorten werden angebaut, besonders von den deutschen Ansiedlern. Das Haupterzeugnis der Landwirtschaft ist indessen der Mais, der außer zu menschlicher Nahrung auch als Kraftfutter für Pferde, Maultiere, Rindvieh und Geflügel und zur Schweinemast dient. Das brasilianische Nationalgericht ergibt die überall gebaute schwarze Bohne (eine eingeführte afrikanische Phaseolusart). Für den täglichen Bedarf werden Maniok (auch für die Ausfuhr als „Tapioka"), Batate und Kartoffel, alle Arten Gemüse, Melonen usw. gebaut. Erbsen, Linsen, Erdnuß, Reis werden allenthalben kultiviert. Das Hauptprodukt Brasiliens für den Welthandel ist der Kaffee, wovon jährlich 12 bis 15 Mill. dz im Werte von 80 bis 100 Mill. Mk. erzeugt werden, vornehmlich in den Staaten Rio de Janeiro (Ausfuhrhafen *Rio de Janeiro* oder kurzweg *Rio* genannt) und São Paulo (Ausfuhrhafen *Santos*)[3]). Ferner bringt die Tabakkultur geschätzte Handels-

---

[1]) Nach der Schätzung des Statistischen Amtes in São Paulo. Doch dürfte diese Bewohnerzahl entschieden zu hoch gegriffen sein und eine höchste Bevölkerung nur zu 18,7 Mill. E. angenommen werden, also 2 E. auf 1 qkm. — [2]) Die deutschen Ansiedlungen liegen in der Hauptsache nordöstlich von Rio de Janeiro im Staate Espirito Santo (Santa Leopoldina, Santa Isabel), im Staate Santa Catharina (Blumenau, Badenfurt, Annaburg, Theresopolis) und im südlichsten Staate, Rio Grande do Sul (Porto Alegre, S. Leopoldo, Neupetropolis, Teutonia, Santa Cruz, Santo Angelo, Santa Maria, Neuwürttemberg, Xingu und nördlich von Pelotas S. Lourenço). — [3]) In *São Paulo* gibt es 15075 Kaffeeplantagen (Landgüter oder Fazendas), von denen 597 je 200000 bis 500000 Bäume besitzen, in *Minas Geraes* 2789 Kaffeeplantagen, wovon 64 über 500000 Bäume besitzen. Der Kaffee wird in Säcken von je 60 kg versandt. Der Rückgang des Kaffeepreises hat die Kultur beschränkt; vgl. Bd. I, § 61.

ware hervor, besonders in Bahia[1]) und Minas Geraes, auch an einzelnen Stellen des Amazonastales. Der Kakao weist auf das Amazonasbecken als eigentliches Kulturland hin, doch wird er daselbst wenig angebaut, mehr indessen am S. Francisco und im südlichen Bahia (im Hintergrund der Küstenorte Ilhéos und Belmonte)[2]). Zuckerrohr wird hauptsächlich in den sumpfigen und fruchtbaren Alluvionen der Nordostküste angebaut, am Tocantins, ferner in Pernambuco und Bahia, wo sich auch die Zuckerindustrie niedergelassen hat (S. 403). Andere Kulturpflanzen, die Nahrungs- und Genußmittel liefern, sind verschiedene Obstbäume, Nuß- und Kastanienbäume, Südfrüchte (in Südbrasilien), Bananen (an den tropischen Küsten) und Weinrebe (in Minas Geraes). Auch der Matetee, der in Matto Grosso und Minas Geraes wild wächst, wird in neuerer Zeit in Südbrasilien in Kultur genommen (besonders von den Deutschen)[3]). Ebenso finden sich von Kautschuk bereits regelrechte Kulturen in Bahia und andern Gegenden. Indessen liefern die größte Ausbeute immer noch die wildwachsenden Bestände (namentlich solche von *Heveaarten*) der Amazonasuferlandschaften. Brasilien ist mit $^{3}/_{5}$ der Welterzeugung der größte Kautschuklieferant der Erde[4]). Außerdem liefert Brasilien für den Welthandel noch Paranüsse, Tonkabohnen, Carnauvawachs, Kopaivabalsam, Vanille, Baumwolle[5]), Nutz-, Farbhölzer u. v. a. m.

Mit der Tierzucht beschäftigt man sich insonderheit auf den Campos; Rinder und Schafe bevorzugt man, ohne sich jedoch mit der Zucht von edleren Fleisch- und Wollrassen besondere Mühe zu geben. Nur wo die Deutschen den landwirtschaftlichen Betrieb in den Händen haben, werden sowohl im Ackerbau, wie in der Viehhaltung bessere Erzeugnisse auf den Markt gebracht. Allgemein ist die Schweinezucht verbreitet, weniger die Ziegenhaltung (in den nordöstlichen Caatingalandschaften), noch weniger die Pferdehaltung. Diese findet einen Ersatz in der Maultier- und Eselzucht. Die Geflügelzucht (Truthahn, Perlhuhn, Haushuhn, Gans, Taube u. a.) ist weit verbreitet und wird selbst von einigen Indianerstämmen stark betrieben. Die Seidenraupenzucht (in Minas Geraes, Paranà) hat auf hübsche Erfolge zu blicken.

Brasilien ist ein mineralreiches Land, hat aber als minerallieferndes Land noch wenig Bedeutung. In guten Jahren bringt es über 4000 kg Gold auf den Weltmarkt[6]). Neben Gold finden sich Silber, Blei, Eisen (Minas Geraes, Rio Grande do Sul), Mangan (bei Rio de Janeiro und Bahia)[7]), Kupfer, Quecksilber, Graphit, Asbest

[1]) In Bahia wurden 1902 440000 t Tabak und 17 t Zigarren und Zigaretten ausgeführt. — [2]) Vgl. die „engere Tropenkulturzone" Bd. I, § 56. In Bahia wurden 1902: 17000 t Kakao exportiert (1901: 15700 t). — [3]) Vgl. die „engere Tropenkulturzone" Bd. I, § 56. — [4]) An Kautschuk lieferte das Amazonasbecken 1903: 30400, 1902: 30500, 1901: 30800, 1900: 27100 t. Vgl. Bd. I, § 63. — [5]) Die Baumwollenernte schwankte in Pernambuco zwischen 120000 und 240000 dz. — [6]) 1902: 3001, 1901: 4176 kg Gold. Vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [7]) Mangan 1900: 110000 t im Werte von $3^{3}/_{4}$ Mill. Mk.

und andere Mineralien, ebenso Petroleum. Kohlen hat man hie und da gefunden; gegenwärtig wird ein Flöz in Rio Grande do Sul abgebaut. Diamanten, die in den letzten Jahren einen Ausfuhrwert von annähernd $^1/_2$ Mill. Mk. hatten, liefern Minas Geraes (Diamantina) und Bahia.

§ 368. Industrie und Gewerbe. Die Industrie steht erst in den Anfängen und hat sich bisher nur in den größeren Hafenstädten und ihren Nachbargebieten entwickelt, wo es bereits Maschinenfabriken, Eisengießereien und Werften gibt, wie in Rio de Janeiro. Auf Grund der Erzeugnisse der Pflanzen- und Tierwelt sind einige bedeutendere Industrien emporgeblüht, so die Getreidemüllerei in Rio, besonders aber die Zuckerraffinerien (gegen 100) in Pernambuco, Campos, Bahia und einigen andern Orten. Auch Sägemühlen dringen in den Tälern ins gebirgige Hinterland ein. Die Brauereien blühen im S des Landes, noch mehr und weit verbreitet die Branntweinbrennereien (in Pernambuco besonders Rum). Auch ansehnliche Reihen von Baumwollspinnereien[1]) sind schon entstanden, hauptsächlich in Rio de Janeiro und Minas Geraes, und ebenso auch Tabakmanufakturen in Bahia. Die Fleischindustrie hat sich in Südbrasilien gut entwickelt, wo in Rio Grande do Sul jährlich gegen 300000 Rinder geschlachtet werden. Die Schafschlächterei geht viel weiter nach Norden[2]). Das Rindfleisch insonderheit wird getrocknet und bildet als „Xarque" einen wichtigen Handelsgegenstand nach Nordbrasilien und Kuba, während die Häute, Knochen und andere Abfälle nach Europa verfrachtet werden. Orte mit großen Schlächtereien (Xarqueadas) sind in Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Pelotas und Jaguarão. Hierselbst gibt es auch bedeutende Gerbereien. Bedeutende Wolltuch- und Flanellfabriken sind in Maranhão, Rio und dem ihm gegenüberliegenden Nictherohy, in Porto Alegre und Rio Grande entstanden; Seidenspinnereien in Petropolis (in N von Rio). Als Kleingewerbe sei noch die Hutfabrikation (in Südbrasilien) und die Herstellung von künstlichen Blumen aus Papagei- und Kolibrifedern (Rio de Janeiro) erwähnt.

§ 369. Verkehr und Handel. In einem nur teilweise der Kultur erschlossenen Land, das über 40000 km schiffbarer Flußstrecken verfügt, ist der Anbau künstlicher Verkehrswege naturgemäß sehr vernachlässigt. Der Eisenbahnbau hat sich bisher nur in den Küstengebieten entwickelt[3]). Die Länge der Eisenbahnlinien steht aber immer noch hinter der Argentiniens zurück[4]). Das Post- und Telegraphenwesen hat auch nur einzelne Fühler in das Innere des großen Landes vorgestreckt[5]).

---

[1]) 1902 gab es 155 Baumwollspinnereien, die über 200000 Menschen beschäftigten. — [2]) 1902 wurden in Pernambuco 14500 Rindshäute und 2433000 Ziegen- und Schaffelle verladen. — [3]) Von Rio de Janeiro nach San (São) Paulo 496 km in 11 Stdn., von Santos nach San Paulo 79 km in 2 Stdn. — [4]) Brasilien verfügte 1902 über 15000 km Eisenbahnlänge; ungefähr 6000 km sind in Bau. Vgl. Bd. I, § 101.

[5]) *Briefpostsendungen* in Mill. Stück 1899 [*1890*] 67,5 [*44,0*] — *Telegraphen*, Drahtltg. in 1000 km 1901: 42,3 [*92: 28*] — *Telegramme* in Mill. Stück 1901: 1,4 [*92: 1,1*]

An der Küste läuft ein Kabel (England gehörig) entlang, das bei Pernambuco mit Nordamerika und Europa in Verbindung steht.

Der Flußschiffsverkehr ist im Vergleich zur Größe der Flüsse kaum lebhaft zu nennen; nur der untere Amazonas bis zur Einmündung des Rio Negro macht allenfalls davon eine Ausnahme. Lebhafter ist schon der Küstenverkehr. Der größte Schiffsverkehr findet zwischen Europa und Brasilien und sodann zwischen Nordamerika und Brasilien statt[1]. An dem europäisch-brasilianischen Verkehr ist neben Großbritannien besonders Deutschland beteiligt (S. 77). Gegen 20 Postdampferlinien legen an den brasilianischen Häfen an.

Die vier bedeutendsten Hafenplätze sind *Rio de Janeiro*, *Santos*, *Bahia* (oder *San Salvador*) und *Pernambuco* (oder *Recife*)[2]. Andere wichtigere Häfen sind *Manaos*, *Pará* (oder *Belem*), *Maranhão* (oder *São Luiz*), ferner der Flußhafen *Cuyabá* im Matto Grossogebiet (am gleichnamigen Nebenfluß des Paraguay). — Die Handelsflotte Brasiliens verfügte 1903 über 533 Schiffe (darunter 186 Dampfer) mit 156000 Reg.t. n.[3]).

Der Handel Brasiliens. Der Entwicklungsgang der Handelsbewegung ist sehr unregelmäßig, aber immerhin läßt sich ein Aufwärtsbewegen der Umsätze zwischen größeren Zeitabständen wahrnehmen[4]. Brasilien könnte im Handel viel mehr leisten, als es gegenwärtig leistet; es gehört zu den Staaten mit sog. günstiger Handelsbilanz; die Ausfuhr wertet bald noch einmal so viel wie die Einfuhr. Der Gesamtumsatz schwankte in den letzten Jahren zwischen 1 und $1^1/_2$ Milliarde Mk.

Die Hauptausfuhrartikel sind Kaffee (bis zum Werte von $^1/_2$ Mill. Mk.), Kautschuk, Tabak, Baumwolle, Paraguaytee (Mate), Kakao, Zucker, getrocknetes Fleisch, Talg, Häute und Felle, Hörner, Leder, Rum, Tapioka, Kastanien, Piassava, Gold, Diamanten und andere Edelsteine[5]. Die Haupteinfuhrartikel sind Fabrikate (1902: 43 % des Gesamteinfuhrwertes), darunter Baumwoll-, Leinen-, Jute-, Hanf-, Wollen- und Seidenwaren, Eisen-, Stahl- und Metallwaren, Maschinen, Apparate und Zubehör, Werkzeuge verschiedener Art, Papier und Papierwaren, chemische Erzeugnisse, Porzellan-, Steingut- und Glaswaren, Holzwaren und Farbendruckbilder, sodann Rohmaterialien (19 % des Einfuhrwertes), darunter pflanzliche und vegetabilische Fasern, Eisen, Stahl, Kupfer und andere Metalle, Steinkohlen und Koks, Zement, Holz, Stroh, Felle und Leder, und zuletzt Nahrungsmittel (37 %),

---

[1]) 1901 waren insgesamt 15075 Schiffe (darunter 9723 Dampfer) mit 9,9 Mill. Reg.t eingelaufen; brasilianisch waren 11334 Schiffe (darunter 6516 Dampfer) mit 3,9 Mill. Reg.t [*1890 waren 7039 Schiffe mit 5,4 Mill. Reg.t eingelaufen, davon brasilianisch 3176 mit 1,5 Mill. Reg.t*]. Die Angaben beziehen sich auf Küsten- und Seeschiffahrt. — [2]) Gesamtschiffsverkehr 1902 (1901) in Mill. Reg.t: Pernambuco 1820 (1910) Schiffe mit 2,2 (2,0); Bahia 1648 (1652) Sch. mit 2,7 (2,4); Rio de Janeiro 4008 (3628) Sch. mit 5,3 (4,9); Santos 1928 (1839) Sch. mit 2,8 (2,5). — [3]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 128. — [4]) Ausfuhr in Mill. Mk. 1902: 736, 1901: 897, 1890: 579; Einfuhr in Mill. Mk. 1902: 471, 1901: 459, 1890: 485 [*1909: 993 Reis = 1 Mk., also 1 Milreis ungefähr 1 Mk.*]. — [5]) Die wichtigern Ausfuhrartikel dem Werte nach in Mill. Mk. 1902 (1901): Kaffee 414,8 (490,0 für 8,9 Mill. dz), Kautschuk 145,1 (176,1 für 308000 dz), Tabak 24,6 (33,7 für $^1/_2$ Mill. dz), Baumwolle 24,6 (9,2 für 118000 dz), Paraguaytee 22,1, Kakao 20,9 (17,8 für 157000 dz), Zucker 19,2 (32,7 für 1,9 Mill. dz).

darunter Weizenmehl, Schmalz, Butter, Reis, Spezereiwaren, Bier, Wein, Tee, Frucht- und Gemüsekonserven, getrocknete Früchte, Salz, Teigwaren und Schinken.

Die Hauptverkehrsländer Brasiliens. In der Einfuhr stehen Großbritannien und die Union auf annähernd gleichhoher Stufe. Die englische Einfuhr wertete 1902 (1901) 12,3 % (11,3 %) der Gesamteinfuhr, die der Union 12,3 % (12,5 %). Diesen Ländern kommt Deutschland sehr nahe mit 11,4 % (9,4 %); es folgen Argentinien mit 9 % (13,5 %), Frankreich mit 8,8 % (8 %), Portugal mit 6,9 % (6,5 %), Uruguay 5,3 % (6,3 %) und sodann Italien, Österreich-Ungarn, Holland u. a. Länder (darunter bes. die britischen Kolonien). In der Ausfuhr steht die Union noch obenan, 1902 mit 16,3 % (1901 mit 18,0 %) des Gesamtausfuhrwertes. Es folgen Großbritannien mit 7,6 % (5,4 %), Deutschland mit 7 % (6,2 %), Frankreich mit 4,6 % (5 %), Holland, Österreich-Ungarn, Argentinien mit 1,2 % (1 %), Belgien, Uruguay mit 0,5 % (0,5 %), Italien, Portugal mit 0,4 % (0,2 %) u. a. Länder.

Handelsverkehr mit Deutschland. Dieser Verkehr ist, wie die gesamte Handelsbewegung Brasiliens, verschiedenen Schwankungen unterworfen gewesen (S. 85). Erst seit Ende des vergangenen Jahrhunderts läßt sich eine stetige Steigerung wieder wahrnehmen. Deutschland bezieht annähernd dreimal so viel aus Brasilien (geg. 120 Mill. Mk.), als es ihm verkauft. Deutschland kauft von Brasilien: Kaffee (1902 für 74 Mill. Mk.), Rindshäute (14), rohe Tabakblätter (13), Kautschuk und Balata (7), rohe Kakaobohnen (4), gemünztes Gold (1), Edelsteine (1), Bienen- und Pflanzenwachs, Kleie, Baumwollensamen, Piassava, Tierhörner und Knochen, Rauchtabak, Halbedelsteine, Gold in Barren; Deutschland sendet nach Brasilien: grobe Eisenwaren (1902 für 3,2 Mill. Mk.), Baumwollengewebe (3,1), Waren aus edlen Metallen (2), baumwollene Strumpfwaren (1,6), wollene Tuch- und Zeugwaren (1,4), geschälten Reis (1,1), lackiertes und gefärbtes Leder und Korduan (1,1), feine Waren aus schmiedbarem Eisen (1,1), für je 1 Mill. Mk. Eisendraht, Maschinen, Farbendruckbilder, Waren aus unedlen Metallen, Kleider aus Baumwolle, Leinen und Wolle, Tonwaren, Anilin- und andere Teerfarbstoffe, sodann feine Eisenwaren, Wollengarn, Nähmaschinen, Papierwaren, Romanzement, Spielzeug, Bücher, Karten, Musikalien u. v. a. m.

Paraguay.

§ 370. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Die Republik Paraguay wird vom südlichen Wendekreis geschnitten und liegt in der Flußgabel des Paraná, Paraguay und Rio Pilcomayo; sie ist mit ihren 253000 qkm nicht ganz halb so groß wie Deutschland und ist bei einer Bevölkerung von 636000 Köpfen sehr dünn bevölkert (3 auf 1 qkm).

Man zählt gegenwärtig 16 % eingeborene Indianer, 81 % Mischlinge und 3 % Weiße (Fremde). Die Einwanderung ist sehr gering.

Urproduktion. Das Land ist ein Ackerbau- und Viehzuchtstaat. Der Ackerbau liefert zunächst noch die größten Erträgnisse[1]). Man kultiviert in der Hauptsache als Waldprodukt Yerba Mate oder Paraguaytee (jährlich 7 Mill. kg und darüber)[2]), sodann auf Feldern Mais, Maniok, Zuckerrohr, Erdnüsse, Tabak, Bohnen, Kastorbohnen, Reis, Kaffee, auch etwas Baumwolle. Dazu gesellen sich die Kulturen von Orangen, Pfirsichen, Ananas, Bananen, Tomaten, Wein, Alfalfa (Luzerne), Rizinus, Bataten und Kartoffeln, Melonen, Kürbissen, Gurken, Kakao, Kohl, Salat und allerhand anderem Gemüse. Die Wälder sind reich an Nutzhölzern, besonders an Quebrachoholz.

Der Viehzucht stehen außerordentlich günstige Weidegebiete in dem Chacogebiet zur Verfügung. Die Rinder bilden auch hier wie in den andern viehzuchttreibenden südamerikanischen Wirtschaftsbereichen den Haupttierbestand; ihnen reihen sich Schafe, Pferde und Maulesel, Ziegen und Schweine an[3]).

Das Land hat auch seine Mineralien, wie Gold, Kupfer, Eisen im S, Marmor, Pyrit und Kaolin; doch werden sie noch nicht ausgebeutet.

Industrie. Sie steht noch in den Anfängen; aber doch gibt es schon eine Anzahl von Zucker- und Zigarrenfabriken, Ölmühlen, Fruchtkonservenanstalten, Holzschneidereien (Obrajes). Besonders hat sich auch die Saladeroindustrie entwickelt, so in Asuncion[4]).

§ 371. Verkehr und Handel. Der Verkehr ist in der Hauptsache Flußverkehr. Haupthäfen sind Asuncion und Pilar[5]). Die französische Linie „Transports Maritimes" hat eine direkte Verbindung zwischen Frankreich und Asuncion eingerichtet. Die Eisenbahnen haben noch eine geringe Entwicklung; etwas mehr ist der Post- und Telegraphenverkehr entwickelt[6]).

Der Außenhandel, der mit einem jährlichen Gesamtumsatz von 25 Mill. Mk.[7]) einen geringen Umfang aufweist, erstreckt sich auf die Ausfuhr von Mate[8]), Tabak, Häuten, Haaren, Quebrachoholz und -extrakt, anderem Nutzholz, Südfrüchten, insbesondere Orangen (jährlich über 200 Mill. Stück), und auf die Einfuhr von Textilwaren.

Verkehrsländer. Von der Ausfuhr gehen 61 % nach Argentinien, 35 % nach Europa, der Rest nach verschiedenen südamerikanischen Staaten; an der Einfuhr ist Großbritannien mit 37 %, Frankreich mit 18 % und Deutschland mit 14 % beteiligt.

---

[1]) Kulturpflanzen und -areal nebst Ernte. 1901 in 1000 ha: Mais 47,3, Maniok 37,3, Zuckerrohr 8,6, Erdnüsse 6,0, Tabak 5,6, Bohnen 5,0, Reis 1,2, Kaffee 0,9, Kastorbohnen 0,2, Baumwolle 0,1. *Ernte* 1901 in Mill. kg: Maniok 848, Zuckerrohr 410, Mais 76, Erdnüsse 19, Bohnen 12, Tabak 9, Reis über 3, Kaffee über 2, Kastorbohnen ½. — [2]) Die Teeplantagen (Yerbales) hat die Regierung verpachtet. — [3]) Viehbestand 1900 in 1000 Stück: Rinder 2744, Schafe 214, Pferde 183, Maulesel und Esel 8, Ziegen 32, Schweine 24. — [4]) In Asuncion wurden 1901 33245 Rinder geschlachtet. Ein Saladero = Einsalzanstalt. — [5]) 1902 umfaßte der Gesamtschiffsverkehr in Asuncion 1393 Dampfer und 697 Segler, zusammen mit 332000 t. — [6]) 1901 (1891) Eisenbahnlänge 253 (240) km, Telegraphen 780 (208) km, Briefpostsendungen 1,7 (1,1) Mill. Stück, Telegramme 97000 (32000) Stück. — [7]) 1902 Ausfuhr 15,6, Einfuhr 9,3 Mill. Mk., vgl. Bd. I, § 121. — [8]) 1900 wurden 6,3 Mill. kg im Werte zu 2,3 Mill. Mk. ausgeführt.

Der Handel des Deutschen Zollgebietes mit Paraguay ist nicht bedeutend (jährlich ein Gesamtumsatz von annähernd 1½ Mill. Mk.)[1] Deutschland kauft trockene und gesalzene Rindshäute, rohe Tabakblätter, Quebracho- und anderes Holz; und bringt nach Paraguay Maschinen- und Maschinenteile, grobe und feine Eisenwaren, Baumwollen- und Wollenwaren, wissenschaftl. Instrumente. Ebenso groß wie der Handelsverkehr mit dem Deutschen Zollgebiet ist der zwischen Paraguay und Hamburg[2].

Uruguay.

§ 372. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Die Republik Uruguay ist gleichsam eine südliche Fortsetzung der brasilianischen Provinz Rio Grande do Sul, von der sie im N begrenzt wird; im W ist ihre Grenze der Uruguayfluß, im S der La Platastrom und im O der Atlantische Ozean. Sie dehnt sich zwischen 30° und 35° s. Br. aus und verfügt über einen Flächenraum von 187 000 qkm (= ⅛ Deutschland) mit 978 000 Bewohnern.

5 Bewohner entfallen auf 1 qkm. Somit ist Uruguay von allen südamerikanischen Staaten verhältnismäßig am dichtesten bevölkert. Über 80 % der Gesamtbevölkerung beanspruchen die Einheimischen (darunter 15 % Mischlinge) und der Rest entfällt auf Fremde, bei denen das romanische Element vorherrscht.

Urproduktion. Alle unsere Getreidearten gedeihen vorzüglich in Uruguay, aber nur etwa 7000 qkm von der 37 000 qkm großen anbaufähigen Fläche sind in Kultur genommen. Die Hauptsitze des Getreidebaues finden sich in den südlichen Küstenlandschaften. Der größte Raum entfällt auf den Weizenanbau[3]. Ferner werden Mais, Hafer, Gerste, Hirse, Roggen, Lein und Vogelfutter angebaut, sodann in Gärten Wein[4] und Obst, Tabak, Oliven u. a. m.

Die Viehhaltung[5] wird immer rationeller betrieben und geht von der Zucht auf großen Weidegebieten (Estancias) mehr und mehr zu der auf kleinen über, besonders wo sie von Deutschen beeinflußt wird. Über 145 000 qkm des Landes sind als Viehweide geeignet. Während aber die Rinder hauptsächlich in den Uferlandschaften des Uruguay weiden, ziehen sich die Schafe mehr nach der Mitte des Landes zurück (Departement Durazno). Unter allen viehzuchttreibenden Ländern der Erde ist Uruguay das Land, das verhältnismäßig die meisten Rinder besitzt, und zwar 711 auf 100 Bewohner oder 38 auf 1 qkm; dasselbe läßt sich bezüglich des Schafbestandes behaupten, und zwar kommen 2000 Schafe

---

[1]) Einfuhrwert nach dem Deutschen Zollgebiet 1902: 0,92, 1901: 0,86, 1900: 0,70 Mill. Mk.; Ausfuhrwert des Deutschen Zollgebietes in denselben Jahren: 0,45, 0,45 u. 0,31 Mill. Mk. — [2]) Einfuhr nach Hamburg in Mill. Mk. 1902: 1,3, 1901: 0,5, 1900: 0,6; Ausfuhr von Hamburg 0,37, 0,39, 0,34. — [3]) Erntefläche und Ernte von *Weizen* 1901/02 (1900/01): 298 000 (277 000) ha, 207 (100) Mill. kg. — [4]) 1900 wurden 5,3 Mill. kg Weintrauben geerntet, die 2,4 Mill. l Wein ergaben; 1902 reichlich 6 Mill. l Wein. — [5]) Haustierbestand 1901 in 1000 Stück: Rinder 6827 (1852: 1900), Schafe 17 625 (1852: 800), Pferde 575 (1852: 1100), Maultiere 22, Ziegen 9, Schweine 48.

auf 100 Bewohner und 105 auf 1 qkm[1]). Die Pferdezucht ist zurückgegangen, nicht aber die von Mauleseln, Ziegen und Schweinen.

Die Mineralproduktion im N des Landes erstreckt sich hauptsächlich auf Gold (Rivera-Departement), Silber[2]) und Halbedelsteine. Außerdem findet man Kupfer, Blei, Magnesium, Braunkohle und viel Torf.

Industrie. Die Industrie beruht hauptsächlich auf den tierischen Erzeugnissen. So hat sich eine großartige Fleischindustrie (Saladeros [S. 406] und Xarqueadas [von Xarque, S. 403]) in den Departements Salto, Paysandú entwickelt[3]). In Fray Bentos befindet sich die bekannte „Liebigsche Fleischextraktfabrik"[4]). Die Alkohol- und Weinfabrikation hat sich eingebürgert. Andere Industriezweige sind kaum nennenswert.

§ 378. Verkehr und Handel. Die Handelswege sind entsprechend der Lage des Landes in der Hauptsache Seewege. Uruguay verfügt ja selbst über eine kleine Handelsflotte[5]). Der Schiffsverkehr ist nur im Auslandverkehr ansehnlich[6]), am bedeutendsten in *Montevideo*[7]). Mit diesem Hafen steht Deutschland in regelmäßigem Dampferverkehr (S. 77). Sonst kommen als Hafenplätze noch *Maldonado*, *Colonia* und die Uruguayhäfen *Fray Bentos*, *Paysandú* und *Salto* in Betracht. Die Eisenbahnen haben sich besonders an den Küsten entwickelt[8]). Post- und Telegraphenverkehr sind auch weit mehr als in Paraguay entwickelt[9]).

Der Außenhandel. Im Verhältnis zu andern südamerikanischen Ländern ist der gesamte Handelsverkehr ein guter, aber trotzdem hat er seit mehr denn zehn Jahren keine rechte Steigerung erfahren[10]). Der Ausfuhrwert hat im Spezialhandel nur einmal (1902) 130 Mill. Mk. überschritten, während die Einfuhr erst neuerdings 100 Mill. Mk. erreicht hat. Die Hauptausfuhrwaren sind tierische Produkte[11]), wie Wolle, Häute, gedörrtes, gesalzenes und geräuchertes Fleisch (Tasajo), Därme, Knochen, Hörner, Zungen, Talg, Fett, Haare, Asche, eingetrocknetes Blut, Fleischextrakt und -brühe, sodann lebende Tiere und Ackerbauerzeugnisse, wie Weizen, Mehl, Leinsaat, Mais, Kleie, Kanariensamen, auch Früchte. Die Haupteinfuhrwaren sind europäische Industrie-

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 72. — [2]) Gold 1902: 87, 1901: 47, Silber 24 u. 25 kg. Vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [3]) Rinder wurden geschlachtet 1902: 813400, 1901: 684600, 1900: 747700. — [4]) 1867 Liebig's Extract of Meat Company begründet; sie verarbeitet jährlich gegen 200000 Stück Rinder. 1 Rind ergibt durchschnittlich 5 kg Extrakt, 17 kg knochen- und fettfreies Ochsenfleisch liefern ½ kg. Extrakt. — [5]) Handelsmarine 1901: Dampfer 25 mit 10087 Reg.t n., Segler 62 mit 19983 Reg.t. — [6]) Gesamtschiffsverkehr 1901 (*1896*) 8717 Schiffe mit 9,7 Mill. Reg.t, davon waren uruguayisch 2958 mit 0,7 Mill. Reg.t (*20077 Schiffe mit 13,6 Mill. Reg.t, davon uruguayisch 13612 mit 4,5 Mill. Reg.t*). — [7]) Montevideos Schiffsverkehr mit dem Ausland 1902 (1901): 2693 (2474) Schiffe mit 5,8 (5,0) Mill. Reg.t n. — [8]) Eisenbahnen 1902: 1944 km, 1890: 1127 km; vgl. Bd. I, § 101. — [9]) 1901 (*1891*) 54,8 (*20,1*) Mill. Stück Briefpostsendungen, 7414 (*6287*) km Telegraphen und 449000 (*233000*) Telegramme. — [10]) 1903 Generaleinfuhr 106, Generalausfuhr 161 Mill. Mk. Vgl. Bd. I, § 121. — [11]) An tierischen Produkten wurden ausgeführt in Mill. Mk. 1902 für 124,9; 1901 für 109,2; 1900 für 111,7.

Ausfuhr der hauptsächlichsten tierischen Produkte in Mill. Mk.

Jahr	Gedörrtes Rindfleisch	Rindfleisch-Extrakt	Häute und Felle	Talg	Wolle
1902	18,8	5,2	43,8	6,8	43,6
1901	20,5	5,1	36,2	6,4	36,4
1900	25,4	5,5	34,4	7,0	33,7

artikel, besonders Textil- und Eisenwaren, sodann Mate, Öl, Zucker, Wein, Tabak, Holz und Kohlen.

Die **Hauptverkehrsländer.** Die **Einfuhr** beherrschen zu 1/4 **Großbritannien** und zu 1/8 **Deutschland.** Die nächstwichtigsten Länder sind Argentinien, die Union, Italien, Frankreich, Spanien, Belgien und Brasilien. In der **Ausfuhr** steht **Frankreich** mit 1/6 der Gesamtausfuhr obenan; es folgen mit 1/8 Brasilien (1900 sogar mit 1/4) und Argentinien. Etwas weniger beträgt die Ausfuhr nach Belgien, Deutschland und der Union, ganz gering ist sie nach Spanien und Italien.

Der **Handelsverkehr mit Deutschland** hat sich seit zehn Jahren nicht wesentlich verändert. Der Wert desselben beträgt rund 25 Mill. Mk. Die Ausfuhr Deutschlands nach Uruguay hat sich zwar langsam, aber stetig gehoben (S. 85). Deutschland **holt von Uruguay** Fleischextrakt (1902 für 6 Mill. Mk.), getrocknete und gesalzene Rindshäute (5), rohe Schafwolle, künstlichen Guano, Roßhäute und -haare, Kalbfelle und alle möglichen tierischen Erzeugnisse. Deutschland **bringt nach Uruguay** vor allem Edelmetallwaren (für 1 Mill. Mk.), baumwollene Gewebe und Strumpfwaren (2), Eisenwaren (1), Zucker, außer Rohzucker, (1), wollene Tuch- und Zeugwaren, Waffen, Romanzement, Farbendruckbilder u. v. a. m. Auch der **Hamburger Handel** mit Uruguay ist ganz ansehnlich.[1])

Argentinien.

§ 374. Größe, Lage und Bevölkerung. Die **argentinische Republik**, 2950000 qkm groß ($5^1/_2$ mal Deutsches Reich) mit 5 Mill. Bewohnern (nicht ganz 2 Bew. auf 1 qkm), nimmt die große Westseite der südamerikanischen Spitze ein. Sie reicht vom Wendekreis südwärts bis zur Magelhäesstraße und darüber hinaus bis zur Stateninsel (55° s. Br.); in ostwestlicher Richtung dehnt sie sich vom 54° bis zum 74° w. L. aus. Die Ostgrenze bilden Uruguay, Paraná und Paraguay und die Westgrenze die hochandinen Regionen der südlichen Kordilleren.

Die **Bevölkerung** setzt sich zu 3/4 aus **Argentiniern** und zu 1/4 aus **Ausländern** zusammen; beide zusammen ergeben 95 % der ganzen Bevölkerung. Am dichtesten wohnen die Argentinier in den ursprünglichen Pampaprovinzen und in der kleinen fruchtbaren Nordwestprovinz Tucuman[2]).

§ 375. Urproduktion. Argentinien hat von allen südamerikanischen Staaten die meiste Aussicht, für die nächste Zukunft die größte Rolle als südamerikanisches Wirtschaftsbereich zu spielen. Noch vor dreißig Jahren ein reines Viehzuchtland, dem Getreide zugeführt wurde, ist es heute nicht nur ein Land reichster Viehzucht, sondern zugleich auch ein Land mit entwickeltem Ackerbau, das Westeuropa mit Getreide versorgt. Diese Vorzüge liegen in seiner Lage und den großen Frucht- und Weideebenen begründet. Ein Drittel der Gesamtoberfläche (1025000 qkm)

---

[1]) Nach **Hamburg eingeführt** 1902 (1901) für 18,7 (23,5) Mill. Mk., von Hamburg **ausgeführt** für 11 (11) Mill. Mk. — [2]) Buenos Aires 3,8, Cordoba 3,3, Entre Rios 4,7, Santa Fé 4,2 E. auf 1 qkm; nur in Tucuman 10,8 E. auf 1 qkm.

ist als Kulturland geeignet, das übrige entfällt auf Gebirge, Seen, Flüsse und Ödland, besonders auf die Dünenregion am Ostfuße der Kordilleren[1]. Von dem Kulturboden müssen 40 000 qkm, zumeist in den Andenprovinzen, bewässert werden. Der Ackerbau dringt äquatorwärts bis zum 30° vor. Von dem kulturfähigen Areal sind gegenwärtig 5% mit Getreide bestellt. Die Hauptanbaugebiete sind Buenos Aires, Santa Fé, Cordoba und Entre Rios[2]. Zumeist wird Weizen, sodann Mais und Leinsaat angebaut. Die Weizenregion wird mit einer Linie begrenzt, die im S der Blancabai beginnt, nach NNW bis Villa Mercedes streicht, von hier nach NO umbiegt, bis sie den 29° trifft, um an diesem entlang den Uruguay zu erreichen. Gerste wird wenig kultiviert, mehr noch der Hafer[3] und besonders die Luzerne oder Alfalfa (zur Viehmästung), ferner Batate, Kartoffel, Kürbis, Melone und Erdnuß. Maniok und Reis werden in den tropennahen Provinzen, so in dem Territorium Misiones (dem argentinischen Nordwestausläufer zwischen Uruguay und Paraná) und in den Provinzen Tucuman, Salta und Jujuy angebaut. Das Zuckerrohr sucht die gleichen Gebiete auf, besonders Tucuman, teilweise auch Santiago del Estero[4]. Den besten Tabak liefern Corrientes und Salta[5], den besten Wein Mendoza und San Juan[6]. Auch im NW von Oran, im SW von Salta, im W von Catamarca bei Nonagasta und im N von Cordoba finden sich ansehnliche Wein- und Obstgärten. Die Wälder der tropennäheren Regionen (besonders Misiones) liefern neben Quebrachoholz die Yerba oder den Mate[7]; doch deckt die Yerbaausbeute von etwa 1 Mill. kg nicht im geringsten den argentinischen Bedarf[8].

Argentinien ist eins der viehreichsten Länder der Erde[9]. Auf je 100 Bewohner entfallen 120 Pferde (2 auf 1 qkm), 530 Rinder (8 auf 1 qkm) und 1800 Schafe (26 auf 1 qkm). Die Schweinezucht ist gering. Die vier Zentral- (Pampa-)provinzen enthalten allein 4/5 sämtlichen Viehs[10]. Die Schafzucht blüht mehr in den steppenartigen Gebieten des W und S, hauptsächlich in der Provinz Buenos Aires, die 70% aller Schafe enthält. Die Ausfuhr von Wolle und Vieh

---

[1]) Von der 1025 000 qkm großen Kulturfläche waren 1895 bestellt in qkm: 37 400 mit Cerealien, 7100 mit Luzerne, 240 mit Gemüse und Gartengewächsen, 330 mit verschiedenen Gewächsen, 330 mit Wein, 2040 mit Obstbäumen. — [2]) Erntefläche und Ernte in den Hauptanbaugebieten Buenos Aires, Santa Fé, Cordoba und Entre Rios:

	Erntefläche in 1000 ha		Ernte in 1000 t		Ertrag in kg pro ha	
	1902/03	*1900/01*	1902/03	*1900/01*	1902/03	*1900/01*
Weizen . . .	3599	*2749*	3102	*1964*	862	*715*
Mais	1795	*1240*	3700	*1874*	2100	*1511*
Leinsaat . . .	1304	*554*	764	*390*	586	*703*

[3]) 1901 waren 12 000 ha mit Hafer (Ernte 9000 t) und 6000 ha mit Gerste (Ernte 6000 t) bestellt. — [4]) Zuckerproduktion 1902: 127 000; 1901: 158 000 t. Die Anbaufläche verfügt über 46 100 ha. Die Republik ist nicht der Internationalen Zuckerkonferenz [Brüssel] beigetreten (Bd. I, § 60). — [5]) Mit Tabak waren 1901/02 12 700 ha bestellt. — [6]) Mit Wein waren 1901/02 44 330 ha bestellt, in Mendoza 1903 allein 22 206 ha. Sie lieferten 1,8 Mill. hl Wein, davon Mendoza allein 1,4 Mill. hl. — [7]) Mate ist eigentlich erst das aus Yerba hergestellte Getränk. — [8]) Nach Argentinien werden jährlich eingeführt aus Brasilien gegen 20 Mill. kg Konsumyerba und 3 Mill. kg Rohyerba, aus Paraguay 1 Mill. kg Konsumyerba und 3 Mill. kg. Rohyerba. — [9]) Vgl. Bd. I, § 72. — [10]) Buenos Aires (1902) 6,3, Santa Fé 2,55, Cordoba 2,01 und Entre Rios 2 Mill. Rinder.

ist ein hervorragender Gewerbezweig[1]). Die Viehzucht und ihre Erzeugnisse sind ebenso wie die des Ackerbaues noch einer bedeutenden Steigerung fähig.

Die Mineralausbeutung steht noch in den ersten Anfängen. Nur zur Edelmetallproduktion der Welt liefert Argentinien einen kleinen Beitrag[2]), Gold und Kupfer werden in Catamarca und San Juan, Silber nur in Catamarca bergmännisch gewonnen. Außerdem finden sich Blei, Eisen, Galen, Wismut, Borax und Salz. Die Kohlen- und Petroleumfunde (Mendoza) haben bisher noch nicht zur Ausbeutung gelockt.

§ 376. Industrie und Gewerbe. Auf Grund der landwirtschaftlichen Erzeugnisse sind zunächst große Mühlen (Rosario, Santa Fé) entstanden, sodann Brennereien, Likörfabriken, Brauereien und Tabakfabriken (in Buenos Aires, Rosario, Santa Fé und Tucuman). Die Viehzucht hat die Saladeroindustrie wachgerufen, also die Herstellung von gefrorenem, gesalzenem und gedörrtem Fleisch [*Tasajo*]. In Buenos Aires und in Entre Rios werden jährlich über 400000 Rinder geschlachtet[3]). Große Ziegeleien trifft man in Tucuman und Santa Fé und bedeutende Eisfabriken in Buenos Aires, Entre Rios und Santa Fé. Auch die Möbelindustrie hat schon festen Fuß gefaßt und in Rosario sogar die Eisenindustrie.

§ 377. Verkehr und Handel. Dasselbe, was wir über die Verkehrswege Brasiliens sagten, ist auch hier zu wiederholen. Doch ist der Verkehr auf dem La Platastrom und dem Paraná bis Santa Fé schon recht lebhaft zu nennen. In der Länge seines Eisenbahnnetzes[4]) steht Argentinien über Brasilien, wie auch in den postalischen Einrichtungen[5]). Die längste Eisenbahnstrecke Buenos Aires—Cordoba—Tucuman—Jujuy wird in 53 Stunden überwunden. (Über den Flußverkehr siehe S. 397, 398, über die pazifische Eisenbahn Buenos Aires—Valparaiso S. 398.) Die argentinische Handelsflotte ist klein; sie nimmt mit ihren 256 Schiffen (darunter 93 Dampfer) und 87000 Reg.t. die 18. Stelle innerhalb der Welthandelsflotte ein (i. J. 1903/04)[6]). Der Schiffsverkehr[7]) ist in den La Platahäfen sehr lebhaft, besonders in Buenos Aires und Rosario[8]).

Der Außenhandel Argentiniens zeigt ständig eine aktive Handelsbilanz. Die Ausfuhr steht bedeutend über der Einfuhr[9]). Beide zusammen haben mit dem Jahre 1901 1 Milliarde Mark über-

[1]) Viehausfuhr 1902 (1901): 118300 (119200) Rinder, 122500 (25700) Schafe, 54900 (20500) Maultiere, 16000 (9800) Pferde, 14200 Esel und 582 Schweine. — [2]) Gold 1902: 45, 1901: 45 kg; Silber 1902: 1174, 1901: 1405 kg. Vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [3]) In Buenos Aires sind während der Safra (Saison) 1904 ausnahmsweise einmal 1185000 Rinder geschlachtet worden. — [4]) Länge des Eisenbahnnetzes 1902: 17200 km, 1890: 9800 km. — [5]) Briefpostsendungen 1901: 315, 1890: 106 Mill. Stück; Telegraphen, Drahtleitung 1902: 109600, 1891: 79000 km. — [6]) Vgl. Welthandelsflotte Bd. I, § 128. — [7]) 1901 waren in sämtlichen argentinischen Häfen 11960 Schiffe mit 7,7 Mill. Reg.t (darunter 7,1 Mill. Reg.t auf 8290 Dampfer) eingelaufen [*1891: 10105 Schiffe mit 5,2 Mill. Reg.t (darunter 4,6 Mill. Reg.t auf 7369 Dampfer)*]. — [8]) In Buenos Aires belief sich der Gesamtverkehr 1901 auf 25887 Schiffe mit 8,7 Mill. Reg.t, davon Auslandverkehr 2669 Schiffe mit 5,1 Mill. Reg.t; in Rosario der Gesamtverkehr auf 4818 Schiffe mit 2,7 Mill. Reg.t, davon Auslandverkehr 2018 Schiffe mit 1,8 Mill. Reg.t. — [9]) 1903 (1902) Ausfuhr 895 (718), Einfuhr 581 (412) Mill. Mk. (im Gesamthandel). Vgl. Bd. I, § 121.

schritten. Während die Ausfuhr stetig mit Riesenschritten zugenommen hat, ist die Einfuhr verschiedenen Schwankungen unterworfen gewesen und hat sich innerhalb der letzten zehn Jahre nur zwischen 400 und 460 Mill. Mk. bewegt.

Die wichtigsten Ausfuhrartikel sind Wolle, Getreide, Häute, Leinsamen, Tiere, gefrorenes und gekühltes Rindfleisch, gefrorene Hammel, Dörrfleisch, Talg, Zucker, Quebrachoholz und -extrakt, Butter[1]), Erzeugnisse des Bergbaues[2]).

Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Baumwollengewebe, Eisen und Stahl und Waren daraus, Wein, Reis, Kaffee, Yerba, Tee, etwas Vieh, sodann aber noch Steinkohlen, Hölzer, Öle, Chemikalien und Drogen, Tabakfabrikate, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, Papier, Metallwaren, Ton- und Glaswaren, Woll-, Holz-, Leder-, Seidenwaren u. a. m.[3]).

Die Länder, mit denen Argentinien hauptsächlich im Handelsverkehr steht, sind Großbritannien, Frankreich, Deutschland und die Vereinigten Staaten. Von der Ausfuhr entfielen 1902 (1901) auf Großbritannien 19,5 % (17,7 %), Frankreich 16,4 % (16,9 %), Deutschland 12,8 % (12,8 %), Belgien 7,8 % (8 %), die Union 5,6 % (5,5 %), Brasilien 4,7 % (5,9 %), Italien 2,3 % (2,6 %). In der Einfuhr steht wiederum Großbritannien mit 35,9 % (31,9 %) obenan; ihm folgen Deutschland mit 12,9 % (14,7 %), die Union mit 12,9 % (13,6 %), Italien mit 11,9 % (12,9 %), Frankreich mit 8,9 % (8,7 %), Belgien mit 5,3 % (7,6 %), Brasilien mit 4,4 % (3,8 %).

Deutschlands Handel mit Argentinien. Der Handelsverkehr beider Länder setzt jährlich über 1/4 Milliarde Mk. um. Deutschland holt viermal so viel aus Argentinien, als es ihm schickt (S. 85). Deutschland kauft von Argentinien Schafwolle (1902 für 77 Mill. Mk.), Rindshäute (30), Leinsaat (21), Weizen (21), Mais (20), Quebrachoholz und -extrakt (9), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung [Nutria- und Seerattenfelle] (7), Kleie (5), Roßhäute (4), behaarte Schaffelle (3), Blasen und Därme (2), Talg (1), Roßhaare (1), Tierhörner, Hufe, Knochen als Schnitzstoffe, Ölkuchen, Kalbfelle, Fleischextrakt, Suppen-

---

[1]) 1903 (1902) Butterausfuhr 5330 (4125) t.

[2]) Ausfuhr der wichtigsten Gegenstände Argentiniens in 1000 t.

	Wolle	Schaffelle	Weizen	Mais	Rind- und Hammelfleisch
1903	193,0	41,9	1681,3	1104,3	163,7
1902	197,9	41,4	644,9	1192,8	150,1
1901	228,4	41,1	904,3	1112,3	132,2
1900	101,1	37,6	1929,7	713,2	97,5
1899	237,1	41,7	1713,4	1116,3	84,9
1898	221,3	42,2	645,2	717,1	89,9

Die wichtigsten Artikel der Ausfuhr waren 1902 dem Werte nach in Mill. Mk.: Nahrungsmittel usw.: Mais 92, Weizen 74, Leinsamen 71, Talg 25, Zucker 13, Kleie 7, Weizenmehl 6, Heu 4, Quebrachoextrakt 4, Hafer 2; Rohstoffe und Halbzeug: Wolle 183, getrocknete Rindshäute 35, Schaffelle 34, gefrorenes und gekühltes Rindfleisch 28, gefrorene Hammel 26, gesalzene Rindshäute 26, Dörrfleisch 11, Quebracho 10, Ziegenfelle 4, getrocknete Pferdehäute 2, gesalzene Pferdehäute 2, Ziegenlammfelle 1. — [3]) Die wichtigsten Artikel der Einfuhr waren 1902 dem Werte nach in Mill. Mk.: Nahrungsmittel usw.: Wein 29, Reis 7, Kaffee 3, Yerba aus Paraguay 3, aus Brasilien 2, Tee 2; Rohstoffe und Halbzeug: Eisen und Stahl 38, Steinkohlen 28, Hölzer 23, Öle 16, Metalle 5, Tabake 4; Fabrikate: Eisen- und Stahlwaren 25, Chemikalien und Drogen 15, Tabakfabrikate 15, landwirtschaftliche Maschinen 9, Papier 7, Metallwaren 6, Wollen- 5, Holz- 5, Leinen- 4, Leder- 4, Seidenwaren 1.

tafeln. Deutschland verkauft nach Argentinien ganz dieselben Waren wie nach Brasilien (S. 405), wobei auch die Eisen- und Textilwaren ebenfalls obenanstehen, und zwar Edelmetallwaren (für 4 Mill. Mk.), baumwollene Gewebe und Strumpfwaren (5), Eisendraht (3), grobe und feine Eisenwaren (5), Maschinen und Maschinenteile (2), wollene Tuch- und Zeugwaren (2), Farbendruckbilder (1) u. v. a. m.

B. Die pazifischen Wirtschaftsreiche.

Chile.

§ 378. Lage, Größe, Leute und Land. Die Republik Chile nimmt die südliche Hälfte der Westküste Südamerikas ein; sie erstreckt sich über die 4200 km, vom 18° s. Br. bis zur Insel Pedro Ramirez ($56^1/_2$° s. Br.) im SW des Kap Hoorn. Die größte Breite des chilenischen Küstenstreifens (womit das gesamte Land bezeichnet wird) beträgt gegen 300 km. Die eine Grenze bildet das Meer, die andere die Anden. Das ganze Gebiet umfaßt 797000 qkm ($1^1/_2$ Deutschland) mit 5 Mill. E. (2 E. auf 1 qkm).

Die Bevölkerung besteht zu 60 % aus Mischlingen und zivilisierten Indianern (Araukanern) und zu 40 % aus Weißen; unter diesen spielen die Deutschen eine Hauptrolle als Gelehrte, Offiziere, Kaufleute, Industrielle, Handwerker und Bauern, besonders in und bei Valparaiso und bei dem See Llanquihue in Südchile.

Trotz der günstigen Küste und der Erschließungsfähigkeit des Landes, trotz des angenehmen und gesunden Klimas und trotz mancherlei natürlicher Bodenreichtümer krankt dennoch die wirtschaftliche Entwicklung Chiles, und zwar ist die Ursache davon die Einengung zwischen Meer und Anden. In der Raumweite besteht der Vorzug der atlantischen Wirtschaftsreiche. In wirtschaftlicher, besonders in landwirtschaftlicher Beziehung zerfällt Chile in drei Teile, in die Nordzone vom 18° bis zum 30° s. Br., zumeist mit Wüstencharakter, mit dünner Bevölkerung, aber mit ausgezeichneten Mineralschätzen, in die Mittelzone bis zum 38°, mit Obstgärten, gutem Ackerland und einem mannigfach verzweigten Wegenetz, und in die südliche Waldzone, mit mancherlei Wald- und Bergbauprodukten.

§ 379. Urproduktion. Die europäischen Getreidearten gedeihen vortrefflich, so daß Chile jährlich noch Weizen, Gerste u. a. ausführen kann. Der Weizen beansprucht die größte Fläche[1]); $^1/_6$ davon die Gerste und Kartoffel[2]), noch weniger Bohne und Mais. Die europäischen Obstsorten gedeihen ebenfalls vorzüglich, besonders Pfirsich und Apfelbaum. Der Weinbau erzeugt ein den Bordeauxweinen sehr ähnliches Getränk[3]). Die Bohnen bilden die Hauptnahrung für die Landbewohner. Daneben baut man noch Quinoa *(Chenopodium Quinoa)*, ein altes

[1]) Erntefläche und Ernte 1908 in 1000 ha und Mill. dz: Weizen 268 ha, 1,26 dz; Gerste 48 ha, 0,42 dz; Mais 22 ha, 0,18 dz; Bohnen 28 ha, 0,18 dz; Kartoffeln 48 ha, 1,3 dz. — [2]) Die Insel Chiloë gilt als Ursprungsland der Kartoffel. — [3]) Weinbau 1908: 30700 ha, Wein 903500 hl und Branntwein 12000 hl.

indianisches Nahrungsmittel, das dem Buchweizen ähnlich ist. Alfalfa (Luzerne) ist das Hauptviehfutter. Außerdem kultiviert man Tabak, Flachs und Hanf. Durch Bewässerungsanlagen können in Chile noch viele Gebiete dem Ackerbau gewonnen werden. Die Wälder des S sind reich an nutzbaren Bäumen, so an Quillai *(Quillaia saponaria)*, deren Rinde zum Waschen dient, und an der für das Araukanerland charakteristischen Piñon, einer hohen Fichte, deren Samen eßbar sind, und deren Holz als Bauholz sehr geschätzt ist.

Die Viehzucht deckt noch nicht den Bedarf des eigenen Landes an Fleisch. Immerhin findet ein Export von gefrorenen Hammeln statt. Die Schafe werden als Fleischtiere gehalten. Nächst den Schafen sind am zahlreichsten die Ochsen, deren Zahl sich erst in weitem Abstande Pferde und Maulesel, Ziegen und Schweine zugesellen[1]). Die Bienenzucht ist weit verbreitet. Die jagdbare argentinische Tierwelt liefert Welthandelsartikel, so die geschätzten Felle zweier Nager, der Chinchilla und der Viscacha, wie die Felle einiger Pelzrobben. Die Küsten sind reich an wohlschmeckenden Fischen, doch haben diese für den Welthandel bisher noch keine Bedeutung. Die Ausbeute an Guano ist ganz zurückgegangen[2]).

Chile ist reich mit Schätzen unter der Erde ausgestattet, hauptsächlich die nördlichen Provinzen Atacama und Tarapacá. Hier breiten sich die großen Natriumnitrat- (natürliches salpetersaures Natrium) oder Salpeterfelder aus. Sie bedecken eine Fläche von 89177 ha und enthalten etwa 107 bis 110 Mill. t Salpeter[3]). Das zunächst wichtigste mineralische Produkt ist Kupfer (in den Provinzen Coquimbo und Atacama [Copiapó])[4]). — Ferner gewinnt man Silber und Blei in der den Westfuß der Anden begleitenden Talsenkung zwischen $26^1/_2{}^0$ und 35^0 s. Br. (Talca)[5]). Gold findet man auch im S des Landes, fernerhin Schwefel, Kobalt, Kohlen[6]) (auf Chiloë und an verschiedenen Küstenstellen) u. a. m. Die Schwefelthermen von Chillan sind sehr besucht.

§ 880. Industrie. Von allen südamerikanischen Staaten ist Chile das Land, das verhältnismäßig die größte, zum mindesten vielseitigste Industrie hat. Zuckerfabriken, Mineralwasserfabriken, Brauereien, Sägemühlen, Möbelfabriken, Schiffsbauplätze, Schmelzöfen, Maschinenbauwerkstätten, Ziegeleien, Hutfabriken, Gerbereien, Seifen- und Kerzenfabriken, Zigarrenfabriken u. v. a. sind in Chile emporgeblüht. In allerjüngster Zeit (1902) ist auch die Baumwollenindustrie eingezogen.

§ 881. Verkehr und Handel. Infolge des Mangels an Erzeugnissen der Viehzucht und des Ackerbaues im N entsteht ein lebhafter Austausch zwischen diesem und den Fruchtlandschaften der Mitte. Ein leb-

---

[1]) Tierbestand 1903/04 in 1000 Stück: Pferde 183, Maulesel 32,4, Rinder 880, Schafe 1835, Schweine 136, Ziegen 165. — [2]) Guanoausbeute 1903 (1900): 4150 (34500) t. — [3]) Salpeterausbeute in 1000 t, 1903: 1457, 1902: 1384, 1901: 1268, 1900: 1490, 1890: 1009, 1895: 1220, 1885: 420. — [4]) Kupfererze 1902 (1899): 69258 (35854) metr. t oder Kupfermetall 21534 (?) (19020) t. — [5]) Silberproduktion 1902: 110962, 1901: 287926 kg. Goldproduktion 1902: 866, 1901: 1606 kg. Vgl. auch Bd. I, § 81 Anhang. — [6]) Kohlenausbeute 1902: 207000, 1900: 325000 t.

hafter Küstenverkehr ist entwickelt. Wichtige Eisenbahnen durchziehen das Land[1]). Die bedeutendsten Bahnen sind die im Bau befindliche Andentalbahn, die das ganze Land durchziehen wird, die Salpetereisenbahn (Iquique-Pisagua, 482 km) und die Andenbahn nach Bolivia (Antofagasta-Oruro 922 km). Post- und Telegraphenverkehr sind allenthalben entwickelt[2]). Der Schiffsverkehr ist ein sehr reger; besonders sind deutsche Segler (die Salpeterschiffe, so von F. Laiesz aus Hamburg) an dem Gesamtverkehr mit einem großen Prozentsatz beteiligt[3]). Chile ist auch an das deutsche Dampfernetz mit geregeltem Betrieb angeschlossen (S. 77). Chile selbst unterhält einen regelmäßigen Dampferverkehr (durch die Passagier- und Frachtdampfer der Compañia Sud-Americana de Vapores) mit den eigenen Küstenplätzen, mit Mittelamerika, beziehentlich Panama und mit Kalifornien (S. 397). Im übrigen ist die Handelsflotte klein[4]). Wichtigere Handelsplätze sind außer den Binnenhandelsplätzen *Santiago* und *Chillan* die Küstenplätze *Punta Arenas* (Magalhäesstr.), *Corral*, *Coronel*, *Talcahuano*, *Valparaiso*[5]), *Antofagasta*, *Iquique*[5]) und *Pisagua*.

Der Außenhandel hat einen Gesamtwert von 600 Mill. Mk.[6]). Die Ausfuhr verhält sich zur Einfuhr wie 7 : 5. Während die Einfuhr seit mehr denn zehn Jahren sich nicht wesentlich geändert hat, ist die Ausfuhr dagegen, wenn auch langsam, so doch stetig gestiegen. Die wichtigsten Einfuhrartikel sind Textilwaren, Metall- und Eisenwaren, Maschinen, Papier (Zeitungspapier) und Pappen, Lichter, Hüte, Kaffee, Tee, Mate, Fichtenholz. Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel sind Salpeter ($^2/_3$ des Ausfuhrwertes), Kupfer, Jod, Weizen, Silber, Leder, Gold, Häute, Boraxkalk, Bohnen, Honig, Schafwolle, Fleisch, Felle[7]).

Die Hauptverkehrsländer. Die Einfuhr beherrscht Großbritannien mit einem reichlichen Drittel, Deutschland mit einem knappen Drittel des Gesamteinfuhrwertes. Mit $^1/_{10}$ folgen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, und weiterhin erst Frankreich, Peru, Argentinien, Italien, Australien u. a. Von der Ausfuhr entfällt dem Werte nach $^1/_2$ auf Großbritannien, nicht ganz $^1/_3$ auf Deutschland (mit Hamburg weit über $^1/_3$), kaum $^1/_6$ auf die Union, und das übrige auf Frankreich, Belgien, Italien, Peru u. a.

Deutschlands Handel mit Chile wertet nicht ganz 150 Mill. Mk. (S. 85). Chile bringt dreimal so viel nach Deutschland, als es von ihm dem Werte

---

[1]) Eisenbahnlänge 1902: 4465, 1890: 3100 km. — [2]) 1902 (*1891*) Briefpostsendungen 56 (*44*) Mill. Stück, Telegraphen 17800 (*13100*) km, Telegramme 4,3 (*0,6*) Mill. Stück. — [3]) Schiffsverkehr 1902 (*1894*): 18584 (*17030*) Schiffe mit 26,1 (*17,4*) Mill. Reg. t n., davon entfielen auf die Küstenschiffahrt 14948 (*13588*) Schiffe mit 19,0 (*8,4*) Mill. Reg. t. — [4]) Handelsflotte 1902 (*1892*) 142 (*192*) Schiffe von 72720 (*92720*) Reg. t, davon 59 (*43*) Dampfer von 35100 (*24300*) Reg. t. — [5]) Gesamtschiffsverkehr 1902 (1901) in Valparaiso 2236 (2405) Schiffe mit 2,9 (3,1) Mill. Reg. t, in Iquique 1589 (1548) Schiffe mit 2,6 (2,5) Mill. Reg. t. — [6]) Gesamteinfuhr 1902 (1901): 202,6 (218,1) Mill. Mk.; Gesamtausfuhr 202,6 (213,1) Mill. Mk. Vgl. Bd. I, § 121. Hier sind 1 Peso Fuerte zu 1,89 Mk. gerechnet worden, doch ist schon 1901 1 Peso Fuerte auf 1,53 Mk. heruntergegangen. — [7]) Die wichtigsten Waren der Ausfuhr waren dem Werte nach 1902 in Mill. Mk.: Salpeter 193,4; Kupfer 26,2; Jod 4,7; Weizen 4,0; Silber 3,8; Leder 3,3; Gold 2,5; Häute 2,4; Boraxkalk 2,0; Wolle 2,0; Gerste 1,9.

nach empfängt; Deutschland ist neben England der Hauptabnehmer für Chilesalpeter (80 bis 90 Mill. Mk.), Gold (20 bis 30 Mill. Mk.), Sohlleder (3), Jod (2), Kupfer (1), Boraxkalk (1), Honig, Bienenwachs. Die Einfuhrwaren nach Chile sind fast die gleichen wie nach den andern südamerikanischen Ländern (vgl. Brasilien S. 405), obenan stehen wie fast immer die Textil- (für 8 Mill. Mk.) und Eisenwaren (5), sodann folgen Maschinen, wissenschaftliche Instrumente, Lederwaren, Bücher, Musikalien und musikalische Instrumente. Hamburg ist ein außerordentlich wichtiger Salpeterhafen (eine Folge der großartigen chemischen Industrie Deutschlands). Der Quantität nach entfällt auf Hamburg reichlich ein Viertel der gesamten chilenischen Salpeterausfuhr[1]).

Bolivien.

§ 882. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Zwischen dem 10° s. Br. und dem südlichen Wendekreise erstreckt sich in den hochandinen Regionen und den östlichen Andenabhängen die Republik Bolivien, deren amtliche Größe auf 1658000 qkm (3 mal Deutschland) mit 1,8 Mill. Einwohnern (1 E. auf 1 qkm) angegeben wird[2]).

Die Bevölkerung setzt sich aus Kreolen, Mestizen und Indianern zusammen und wohnt am dichtesten in den Bergwerkszentren.

Die wirtschaftliche Entwicklung krankt infolge der Absperrung vom Ozean. Weizen, Mais, Gerste, Bohnen, die bei Chile bereits genannte Quinoa, Kartoffeln werden allenthalben kultiviert, in den südlichen Andentälern auch Zuckerrohr, Kaffee und Kakao. Sonst gewinnt man in diesen Gegenden noch Kautschuk, Chinchonarinde und Koka (jährl. etwa 40000—50000 dz).

Die Haustiere, besonders Schafe, Rinder und Lamas, sollen zahlreich vorhanden sein[3]). Vicuña kommt nur wild vor (S. 393).

In der Weltwirtschaft ist Bolivien wegen seines Mineralreichtums bekannt, hauptsächlich wegen seines Silbers und Zinns. Die Bergbauzentren sind Huanchaca, Oruro, Colquechaca; auch Potosi kann mit hinzugerechnet werden. Die genannten Orte mit Umgebungen liefern in der Hauptsache Silber[4]). Bolivien ist der drittgrößte Silberproduzent der Erde (erst Mexiko, dann die Union). Der Mittelpunkt des Zinnbergbaues ist der Orurodistrikt, der des Kupfers der Corocorodistrikt (im S von La Paz). Die Goldausbeute ist gering. Fernerhin findet man Blei, Zink, Wismut, Wolfram und Borax.

Industrie. Von irgend einer modernen Industrie ist gar nicht die Rede. Einige Hausgewerbe pflegen die Indianer, so Töpferei, Wollweberei.

§ 883. Verkehr und Handel. Der Verkehr ist noch großenteils ein Lasttierverkehr (Lama, Maultier). Zwei Eisenbahnstränge führen

---

[1]) Wert der Einfuhr nach Hamburg 1902: 97,3; 1901: 100,2; 1900: 90,3 Mill. Mk., der Ausfuhr von Hamburg 32,3; 32,6; 36,1 Mill. Mk. — [2]) Im Geogr. Institut zu Gotha hat man planimetrisch 1334200 qkm gefunden. — [3]) Genaue statistische Nachweise über den Viehbestand gibt es nicht. — [4]) Silber 1902 (1901): 404201 (319009) kg. Vgl. Bd. I, § 31, Anhang; auch bez. von Gold und Zinn.

zum Meer hinab, die berühmte Andenhochbahn im W des Titicacasees (S. 418) und die Bahn von Oruro nach Chile (S. 415). Diese Eisenbahn wird bis La Paz fortgesetzt, und außerdem soll eine Zweiglinie an die Jujuylinie Argentiniens Anschluß finden, was für den bolivianischen Außenhandel von großem Vorteil sein wird. *Sucre* dürfte noch lange ohne Eisenbahn bleiben[1]).

Der Außenhandel. Import und Export gehen über die fremden Küstenplätze *Arica, Mollendo* und *Antofagasta* und ostwärts über die Flußplätze *Puerto Suarez* in der Nähe des Paraguay und *Villa Bella* am Madeira. Der Außenhandel umfaßt insgesamt 75 Mill. Mk., wovon $\frac{2}{3}$ auf die Ausfuhr und $\frac{1}{3}$ auf die Einfuhr entfallen[2]). Die Haupteinfuhrwaren sind Baumwollen-, Wollen-, Leinen- und Seidenwaren, Lebensmittel, Eisenwaren, Wein und Branntwein; die Hauptausfuhrartikel sind Silber und Silbererze, Zinn, Kupfererze, Wismut, Gold, Zink, Kautschuk, Koka und Kaffee[3]).

Verkehrsländer. In der Einfuhr behauptet Deutschland die erste Stelle mit $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ der Gesamteinfuhr. Hart auf dem Fuße folgt ihm Großbritannien, sodann kommen Chile, Peru, Frankreich, die Union, Belgien, Argentinien und Brasilien. Von der Ausfuhr entfällt $\frac{1}{5}$ auf Großbritannien, $\frac{1}{7}$ auf Deutschland, $\frac{1}{9}$ auf Brasilien.

Deutschland (S. 85) holt aus Bolivien Zinnerze (f. 4 Mill. Mk.), Silbererze (1 bis 2 Mill. Mk.), Kautschuk, Rindshäute und verkauft an dieses Land im Werte von etwa 2 Mill. Mk. Textilwaren, Eisenwaren, Maschinen, Zucker, Farbendruckbilder. Der Verkehr mit Deutschland ist tatsächlich viel größer, weil Hamburg ein gut Teil der Ein- und Ausfuhr auf sich nimmt[4]).

Peru.

§ 384. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Die Republik Peru nimmt das Andengebiet zwischen 3° und 19° s. Br. ein (das südamerikanische Andenstück mit der nordwestlichen Streichung). Die Größe wird amtlich zu 1778000 qkm mit 4,8 Mill. E. (3 auf 1 qkm) angegeben, doch ist das Land viel kleiner[5]), und die von ihm noch beanspruchten Gebiete stehen lediglich auf dem Papier.

Verhältnismäßig dicht ist die Nordwestecke bevölkert, 10 E. auf 1 qkm und darüber (Cajamarca, Ancachs, Lambayeque). Die Departements von Lima und Libertad zeigen bald eine ähnliche Volksdichte.

Urproduktion. Die Erzeugnisse der Pflanzenwelt reichen kaum für den Eigenverbrauch. Deshalb ist auch die Nahrungsmittel-

---

[1]) Eisenbahnen 1902 (*1890*): 1055 (*909*) km; Briefpostsendungen 1901 (*1890*): 3,1 (*0,9*) Mill. Stück; Telegraphen 1902 (*1890*): 4565 (*600*) km Drahtleitung. — [2]) 1902 (1888): Ausf. 49,3 (42,5), Einf. 24,8 (24,9) Mill. Mk. Infolge der Doppelzählungen an der Landgrenze und in den Seehäfen ist jedenfalls der Handelsumsatz zu hoch angegeben. — [3]) Die Hauptartikel der Ausfuhr 1902 in Mill. Mk. [*1 Boliviano zu 1,76 Mk. gerechnet*]: Silber 19,1; Zinn 15,5; Kautschuk 8,6; Kupfer 3,7; Wismut 0,5; Koka 0,4. — [4]) Einfuhr nach Hamburg in Mill. Mk. 1902: 8,3; 1901: 9,4; 1900: 11,4; Ausfuhr Hamburgs nach Bolivien in denselben Jahren: 2,8; 4,6; 5,3 Mill. Mk. — [5]) Die gothaische planimetrische Messung gibt als wahre Größe 1137000 qkm an.

einfuhr erklärlich. Mais, Reis, Weizen und Bohnen werden allenthalben kultiviert. Künstliche Bewässerungsanlagen, die allerdings lange nicht an die der alten Inkazeit heranreichen, unterstützen den Zucker-, Baumwollen-, Kaffee- und Kokaanbau. Zucker wird vorzüglich in der Küstenregion angepflanzt, auch in den Departements von Puno und Cuzco. Baumwollenanlagen gibt es mehr in den trockenen Küstengebieten (in Lima und Piura). Am Perenefluß, einem Nebenfluß des Ucayali, wird der beste Kakao kultiviert; hier finden sich zudem große Kaffeeplantagen. Auch das Cuzcogebiet ist für den Kaffeeanbau recht geeignet. Die Kokakultur nimmt verhältnismäßig einen großen Umfang an, das Hauptproduktionsgebiet ist das Departement Libertad [1]). Andere Kulturgewächse sind Tabak, Wein, Oliven, Ramie. In den Wäldern der Amazonasquellflüsse gewinnt man Kautschuk.

Die Tierhaltung ist vorzüglich in den hochandinen Gegenden zu Hause; sie befaßt sich mit der Zucht von Rind, Lama und Alpaka. Diese Tiere liefern die wichtigsten tierischen Stoffe der Ausfuhr, namentlich Wolle. Andere tierische Produkte sind die wenigen Pelzrobbenfelle von den kleinen Lobosinseln. Guano liefern einige Küsteneilande und Felsklippen, so Punta Lobos, die Chinchainseln u. a.

Peru ist seit alters her als Mineralland berühmt. Doch könnte die heutige Ausbeutung bei genügenden technischen Mitteln und Kräften weit größer sein. Zur Edelmetallproduktion [2]) der Welt liefert Peru einen ansehnlichen Beitrag, namentlich an Silber, das in den Minen von Cerro de Pasco, Caylloma, Recuay und andern Orten zutage gefördert wird. Gold wird überall angetroffen, indessen nur bei Cerro de Pasco in größerer Menge gewonnen. Dieselbe Gegend bringt auch Kupfer hervor. Außer den genannten Metallen findet man ferner in abbaufähigen Mengen Blei, Zink, Quecksilber, Salz, Schwefel, Salpeter, Petroleum (bei Payta) und Kohlen (von letzteren eine jährliche Ausbeute von nur 40000 t).

Industrie. Die kleine Industrie hat immerhin einige Fortschritte aufzuweisen, so bezüglich der Wolldeckenfabrikation (Cuzco und Lima), in der Herstellung von Strohhüten (Panamahüten), Zigarren, Bier, Wein, Kokain, Möbeln, Lederwaren, Oliven- und Baumwollensamenöl.

§ 385. Verkehr und Handel. Dem Binnenverkehr dient vor allem das Lama, das den Transport bis in die höchsten Andenregionen hinauf gestattet. Es trägt bis 25 kg. Die Dauerhaftigkeit der alten berühmten Inkastraßen hat der moderne Straßenbau Perus noch nicht erreicht. Für den Verkehr haben sich die Andenbahnen sehr vorteilhaft erwiesen; so die Südbahn von Mollendo nach Arequipa und Puno (höchster Bahnpunkt 4470 m), die Zentralbahn Callao—Oroya—Cerro de Pasco (höchster Bahnpunkt 4774 m) und die Nordbahn Pacasmayo—San Pablo [3]).

[1]) 1902 (1901) Ausfuhr in Mill. Mk.: Kokablätter 1,4 (0,7), Kokain 2,1 (3,2). — [2]) Silberproduktion 1902 (1901): 132668 (174242) kg. Gold 3500 (2000) kg. — [3]) Eisenbahnen 1902/03: 1667 km [*1890: 1667 km*] (der Gothaische Hofkalender gibt für 1902 die Eisenbahnlänge zu 12224 km an, Sievers in „Süd- und Mittelamerika“ zu 3111 km); Briefpostsendungen in Mill. Stück 1902: 11,7 [*1890: 1,0*]; Telegraphenleitung 1903: 5181 km [*1892: 1736 km*]; Telegramme in Tausend 1902: 153 [*1892: 111*]; Telephondrahtleitung 1903: 4830 km.

Der Haupthafen ist *Callao*; sonst sind noch *Arica*, *Mollendo*, *Trujillo* und *Payta* zu erwähnen[1]).

Handelsverkehr. Peru gehört zu den kleineren Handelsstaaten. Der Gesamthandel setzt kaum 150 Mill. Mk. um[2]). Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr sind Zucker (jährlich 100000 bis 130000 t), Baumwolle (5000 bis 8000 t), Wolle (3400 bis 4000 t), Kaffee (1000 bis 1600 t), Mineralien, Häute, Kokain, Reis, Kautschuk, Strohhüte, Petroleum, Borax[3]). Die wichtigsten Einfuhrgegenstände sind Maschinen, Baumwollen- und Wollenwaren, Möbel und allerhand Hausgeräte, Lebensmittel (jährl. für 3/4 Mill. Mk.), Weine, Drogen und Chemikalien.

Verkehrsländer. Den Löwenanteil am Handel hat Großbritannien, an der Einfuhr 1/4, an der Ausfuhr 1/3. Ihm reihen sich an das Deutsche Zollgebiet (einschließlich Hamburg), die Union, Chile, Frankreich, Italien, Belgien, China, Ecuador.

Deutschland holt aus Peru Guano (jährl. f. 2 Mill. Mk.), Silbererze (2 Mill. Mk.), Kokain (1—2), Boraxkalk, Kautschuk und Guttapercha, Rindshäute, Kaffee, Kokablätter und Baumwolle; und sendet nach Peru allerhand Textilwaren, Edelmetall- und Eisenwaren, Sprengstoffe, Gewehre und Munition, Hohlglas u. a. m. (s. S. 85).

Ecuador.

§ 386. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Die Republik Ecuador, die vom Äquator geschnitten wird, verfügt mit den reichlich 7000 qkm großen Galapagosinseln über 307200 qkm (3/5 Deutschland) mit 1,4 Mill. Einwohnern (4 auf 1 qkm).

Die Bevölkerung setzt sich wie in allen lateinischen Staaten Amerikas aus verschiedenen Elementen zusammen, hier aus Kreolen, Indianern, Mestizen und Negern.

Urproduktion. Das Land ist im O von nördlichen Amazonasnebenflüssen gut bewässert; auch an den Küsten, besonders im Hafen von Guayaquil, finden sich fruchtbare Landschaften, in denen vornehmlich der Kakao gedeiht. Gegen 50 Mill. Kakaobäume zählt man. Ecuador ist das Land, das bisher die größte Kakaoproduktion aufweist[4]). Die jährliche Ernte kann man zu rund 20 Mill. kg annehmen[5]). Kaffee ist eine andere wichtige Kulturpflanze mit reichen Erträgen[6]). Neuerdings befaßt man sich mit dem Anbau von Kautschuk, dessen

---

[1]) Schiffsverkehr. In Callao liefen ein 1901 [*1891*]: 1490 [*1452*] Schiffe mit 0,77 [*0,55*] Mill. Reg. t. Die Handelsmarine Perus bestand 1902 aus 5 Dampfern mit 4253 Reg. t und aus 55 Seglern mit 23129 Reg. t n. [*1891 aus 1 Dampfer mit 2048 Reg. t und 35 Seglern mit 9825 Reg. t*]. — [2]) 1902 Einf. 66,1, Ausf. 77,3 Mill. Mk. [*1891 Einf. 59,7, Ausfuhr 52,1 Mill. Mk.*]. — [3]) Die wichtigsten Waren der Ausfuhr waren dem Werte nach 1902 in Mill. Mk.: Zucker 24,7; Mineralien 18,2; Baumwolle 6,3; Wolle 4,7; Häute 2,9; Koka und Kokain vgl. Anmerk. 1 S. 418; Kaffee 1,1; Reis, Kautschuk und Strohhüte je zu 0,8 und Petroleum 0,7. — [4]) Vgl. Bd. I, § 60. — [5]) Kakaoausbeute in Mill. kg 1903: 23,0; 1902: 21,5; 1901: 20,8; 1900: 18,8. — [6]) Kaffeeausbeute in Mill. kg 1903: 2,6; 1902: 3,5; 1901: 2,3.

Ausbeute wie die der Steinnüsse[1]) unter dem Raubbau der Indianer und Neger sehr zu leiden hat[2]). Die gewöhnlichen Zerealien werden angebaut. Außerdem pflanzt man noch Baumwolle an. Chinchonarinden und andere Pflanzenprodukte sind Ausfuhrgegenstände.

Die Viehzucht in Ecuador befaßt sich mit denselben Tieren wie die in Peru, nur ist sie weit bedeutungsloser.

Der Bergbau auf Gold und Silber bringt kleine Beiträge zur Weltproduktion[3]). Außerdem findet man noch Blei, Eisen, Kupfer, Kohle, Schwefel.

Die Industrie ist gering entwickelt. Aus dem Bast der *Carludovica palmata* stellt man Panamahüte[4]) her (bes. in Monte Christi), aus den Fasern von Agaven Seile und Hängematten. Möbel- und Glasfabrikation, Verfertigung von Kleidern und Mänteln ist vereinzelt in den andinen Hochländern anzutreffen.

§ 387. Verkehr und Handel. Der Verkehr hat denselben Charakter wie der eines jeden andern Andenhochlandes. Die Eisenbahn von Guayaquil nach Quito harrt noch immer ihrer Vollendung[5]).

Der Gesamthandel umfaßt ungefähr 70 Mill. Mk.[6]), wovon die reichliche Hälfte auf die Ausfuhr entfällt, die in der Hauptsache über *Guayaquil*, den besten Hafen an der südamerikanischen Westküste, geht[7]). Die Hauptwaren der Ausfuhr sind Kakao, Kautschuk, Häute, Zucker, Kaffee, Steinnüsse, Gummi, Tabak, Strohhüte, Matten, Gold, Silber[8]). Die Einfuhrartikel sind dieselben wie bei Peru.

Verkehrsländer: In der Ausfuhr steht Frankreich obenan, in der Einfuhr Großbritannien; sonst sind jedoch im Gesamtumfang des Handels die beiden genannten Staaten und die Union und Deutschland einander gleich, jedes mit einem knappen Viertel des Gesamtumsatzes.

Deutschland kauft von Ecuador (jährlich im Werte von 8 bis 10 Mill. Mk. [S. 85]) rohe Kakaobohnen (7 Mill. Mk.), Steinnüsse, Gold, Kautschuk, Kaffee, Chinchonarinde, Rindshäute; und sendet nach Ecuador ähnliche Waren wie nach Peru, Bolivien und Chile.

C. Das atlantisch-pazifische Wirtschaftsreich.

Kolumbien.

§ 388. Lage, Größe, Bevölkerung. Urproduktion. Industrie. Als einziger biozeanischer Staat Südamerikas nehmen die Vereinigten Staaten von Kolumbien (Colombia) den NW des Erdteils ein. Nachdem sich 1903 der Staat Panama von dem Staatenbund wegen des Panamakanals abgelöst

[1]) Steinnußausfuhr 1903: 18,1; 1902: 18,2 Mill. kg. — [2]) Kautschukausbeute in 1000 kg 1903: 495; 1902: 395; 1901: 322; 1900: 502. — [3]) Vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [4]) Die feinsten Hüte werden des Nachts bei feuchtem Wetter geflochten, sie erfordern 1 bis 2 Monate Arbeit und kosten an Ort und Stelle über 400 Mk. — [5]) Von der 300 km langen Bahn sind erst (und das schon seit Jahren) 96 km in Betrieb. Von Telegraphenlinien waren 1900 2000 km in Betrieb [*1888: 1600 km*]; die Postsendungen 1900: 9 Mill. Stück [*1880: 3 Mill.*]. — [6]) 1902 [*1891*] Einf. 23,9 [*43,9*], Ausf. 36,2 [*35,7*] Mill. Mk. — [7]) 1901 eingelaufen 2065 Schiffe mit 376000 Reg. t n. [*1890 814 Schiffe mit 32000 Reg. t n.*]. — [8]) Wert der wichtigsten Ausfuhrartikel 1903 in Mill. Mk. (1 Sucre = 2 Mk.): Kakao 26,5; Elfenbeinnüsse 2,0; Kaffee 1,8; Kautschuk 1,4; Strohhüte 1,4; Häute 0,8.

hat, verfügt gegenwärtig Kolumbien über 1248000 qkm (reichlich zweimal so groß als Deutschland) mit 3,9 Mill. Einwohnern (3 auf 1 qkm).

Die Bevölkerung ist ähnlich wie die von Ecuador zusammengesetzt, nur kommen in Kolumbien noch etwa 10 % Weiße in Betracht.

Urproduktion. Die Hälfte des Landes ist Tiefland und da zu Kulturzwecken sehr geeignet; besonders fruchtbare Gebiete sind das Cáucatal, die Fußgehänge der Sierra Nevada de Santa Marta und die Küstengegenden bei Cartagena, bei Buenaventura (pazif. Seite). Hier überall gedeiht Zucker, in den erst genannten Fruchtlandschaften auch Kakao und Kaffee, beide von guter Qualität. Außer Reis, Mais und verschiedenen Knollengewächsen gewinnt man neuerdings in Kulturen auch wieder Kautschuk, nachdem die Kautschukausbeute, die in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts noch 2 Mill. Mk. wertete, bis auf 286000 Mk. (1900) zurückgegangen war. Außerdem erzeugt das Gebiet Tabak, vegetabilisches Elfenbein (Steinnüsse), Bananen, Kokosnüsse u. a. m.

Der Tierzucht kommen in der Hochgebirgswelt wie in den Llanos des O große Weideflächen zu gute. Der Rindviehbestand mag sich gegenwärtig auf 4 Mill. Stück belaufen, ebenso groß ist die Anzahl der Ziegen, Schafe, Schweine und Maultiere zusammen. Die Rinderzucht liefert wichtige Ausfuhrwaren.

An Edelmetallen steuert Kolumbien einen wesentlich höhern Betrag zur Weltproduktion als Ecuador bei[1]). Der Bergbau, zumeist auf Gold und Silber, konzentriert sich auf Antióquia, Cáuca, Bolivar, Tolima und Magdalena. Außer Gold und Silber findet man Platin, Quecksilber, Kupfer, Mangan, Zinnober, Eisen, Petroleum, Salz (Salzminen bei Zipaquirá, im N von Bogotá) und Smaragde (jährl. im Werte von annähernd $^1/_2$ Mill. Mk.).

Die Industrie ist noch weniger als in Ecuador entwickelt. Zuckerindustrie, Gerbereien gesellen sich noch zu den schon bei Ecuador genannten Gewerbezweigen hinzu.

§ 389. Verkehr und Handel. Der Magdalenenstrom mit dem Cáucafluß sind die Lebensadern von Kolumbien. Schon seit 1845 wird der Magdalenenstrom von Dampfern befahren (vgl. auch S. 397). Weiter ins Land hinein fahren die langen Flußboote, „Champanes". Im Landesinnern trifft man nur Lasttierverkehr. Das Eisenbahnnetz ist ganz gering entwickelt[2]). Ein immerhin reger Schiffsverkehr findet zwischen Kolumbien und der Union, Westindien (Kuba) und Europa statt. Die Haupthafenplätze sind an der atlantischen Küste *Rio Hacha*, *Santa Marta*, *Barranquilla* mit dem Vorhafen *Sabanilla*, *Cartagena*, an der pazifischen Küste *Tumaco* und *Buenaventura*[3]). Die pazifischen Häfen

---

[1]) Gold 1902 (1901): 3796 (4215) kg; Silber 55629 (58587) kg. Vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [2]) Eisenbahnen 1902 [*1890*] 569 [*275*] km; Briefpostsendungen 1897 [*1891*] 4,0 [*1,9*] Mill. Stück; Telegraphen 1898 [*1892*] 13837 [*9689*] km; Telegramme jährlich etwa $^1/_2$ Mill. — [3]) Schiffsverkehr 1900 in Barranquilla (Sabanilla) 228 Schiffe mit 395000 Reg.t [*1895: 261 Schiffe mit 393000 Reg.t*].

haben für den gegenwärtigen Handel wenig Bedeutung. Durch die Einbuße von Panama ist der wirtschaftlichen Entwicklung Kolumbiens ein schwerer Schlag versetzt worden, dessen nachteilige Folgen es auch in Zukunft nicht überwinden wird[1]).

Der Handelsverkehr könnte infolge der natürlichen Reichtümer viel größer sein[2]). Die wichtigsten Waren der Ausfuhr sind Kaffee, Kopaivabalsam, Gold, Silber, Häute, Rinder (Jungvieh), Tabak, Edelsteine (Smaragde), Kautschuk[3]). Die wichtigsten Waren der Einfuhr sind Nahrungsmittel, Petroleum, Baumwollenwaren, Wein, Salz, Reis, Alkohol, Tücher.

Verkehrsländer. Der Handelsverkehr findet in der Hauptsache mit der Union, Großbritannien, Frankreich und Deutschland statt, und zwar entfallen von der Ausfuhr auf die beiden ersten Länder je 1/4 des Ausfuhrwertes, auf Frankreich und Deutschland je 1/6.

Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Kolumbien ist dem Umfange nach der geringste, der von Deutschland mit allen den südamerikanischen Wirtschaftsreichen betrieben wird (S. 86). Deutschland sendet in der Hauptsache nach Kolumbien Textil- und Eisenwaren und Waren aus Steingut und kauft Kaffee (für etwa 2 Mill. Mk.), rohe Tabakblätter (1—2 Mill. Mk.), Dividivi, Rindshäute, Gold, Kautschuk, Kakaobohnen, Kokosnüsse, Steinnüsse, allerhand Nutzhölzer (Buchsbaum) und Balsam.

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 126. — [2]) Wert der wichtigsten Ausfuhrwaren 1900 (1899) in Mill. Mk. (und zwar des Hafens Baranquilla): Kaffee 5,5 (10,4); Gold 2,0 (7,4); Rinder 1,7 (1,8); Häute 1,2 (2,0); Tabak 1,2 (1,0); Silber 1,0 (2,2); Kautschuk 0,8 (0,7). 1890 wertete die Ausfuhr der wichtigsten Gegenstände (1 Peso nacion. zu 4 Mk. gerechnet) in Mill. Mk.: Kaffee 17,0; Edelmetalle 17,0; Rinder nicht ganz 1,0; Häute 3,9; Tabak 7,2; Kautschuk 1,6. — [3]) Der gesamte Außenhandel ist statistisch nicht genau nachweisbar, nur bei einzelnen Bezugsländern; so betrug 1902 die britische und amerikanische (Union) Einf. 18,8, die Ausf. 9,9 Mill. Mk.

Teil XI.

Nordamerika (mit Zentralamerika und Westindien).

I. Boden und Klima.

§ 390. Lage, Größe. Nordamerika ist der dritte der drei Nordkontinente, die sich mit breiter Schulter gegen den Nordpol vorschieben und das Nördliche Eismeer wie ein Mittelmeer abschließen. Im N ist darum auch die größte Annäherung mit den Nachbarkontinenten (Beringstr. 92 km, Davisstr. 350 km, Entfernung zwischen Grönland und Lappland 900 km, zwischen Neuschottland und Irland 3600 km). Im S fliehen die Kontinente einander. Die Entfernung von Panama bis zur hinterindischen Küste in gleicher Breitenlage beträgt 180 Grade, d. h. den halben Erdumfang, oder, auf dem 10. Parallelkreise abgelesen, 19733 km oder 10655 Seemeilen oder nahezu so lang wie der Seeweg Hamburg-Schanghai; diese Entfernung ist rund dreimal größer als die der atlantischen Ost- und Westküste in gleicher Breitenlage. Rechnet man Grönland noch mit zu Amerika, so schiebt sich der amerikanische Kontinent um 5 Grad (bis 83° n. B.) weiter nach N als Asien mit dem Kap Tscheljuskin. Südwärts erstreckt sich der Kontinent bis zum $7^1/_4$° n. Br. (Kap Mariata auf der Azuerohalbinsel der Republik Panama). Die Längserstreckung des festländischen Amerikas (etwa auf dem 100. Meridian w. v. Gr.) mißt von der Nordspitze (Kap Murchison) der Boothiahalbinsel bis zu der 230 km breiten Landenge von Tehuantepec rund 7500 km (= Eisenbahnstrecke Berlin-Irkutsk). Der eigentliche Festlandsrumpf erstreckt sich ostwestlich nur zwischen 60° und 140°. Die Breite von der Westspitze der Halbinsel Alaska bis zum östlichsten Vorsprung auf Labrador (Kap Charles) mißt 6000 km (= Eisenbahnstrecke Berlin-Tomsk). Im allgemeinen geht die ostwestliche Ausdehnung nicht über 5000 km hinaus.

Nordamerika besitzt einen Flächenraum von 19,6 Mill. qkm (+ Mittelamerika + Westindien + Grönland = 24,3 Mill. qkm). Es ist selbst im engern Sinne mehr als doppelt so groß wie Europa und reiht sich als drittgrößter Kontinent an Asien und Afrika an. Von der gesamten Festlandsmasse der Erde entfallen 17 % auf Nordamerika.

§ 391. Gliederung. Küsten. Nordamerika ähnelt in seiner Gliederung den andern Nordkontinenten. Die Glieder betragen 25% des Rumpfes (bei Asien 24%, bei Europa 35%). Das größte Glied ist die Halbinsel Labrador mit 1,4 Mill. qkm (über $2\frac{1}{2}$ mal so groß wie Deutschland). Andere Halbinseln sind Neuschottland, Florida (115000 qkm), Yukatan (175000 qkm), auf der pazifischen Seite das 1200 km lange Niederkalifornien (150000 qkm) und die Alaskahalbinsel (45000 qkm).

Die wirtschaftlich untüchtigste Küste ist die Nordküste, die großenteils Flachküste ist. Die Nordostküste Labradors ist eine echte Fjordküste, ebenso die von Neufundland, Neuschottland, Maine bis nahezu zu dem hakenförmig umgebogenen Kap Cod. Der Festlandssockel ist in den letztern Küstengebieten weit ins Meer hinausgeschoben und bildet die berühmten *Fischbänke von Neufundland, St. Pierre,* ferner die *Georges-, Banquereau-* und *Westernbank.* Vom Kap Cod an wird die Küste Flachküste, mit Dünen und Lagunen besetzt. Das Kap Hatteras (35° n. Br.) ist ein bemerkenswerter Vorsprung nach dem Atlantischen Ozean; nördlich von diesem Kap dringen in die Küste in südnördlicher Richtung großartige Hafenbuchten ein, wie die *Chesapeakebai,* die *Delawarebai,* die *Hudsonmündung* u. a. Flachküste mit Dünen, Lagunen und Sümpfen ist der Typus der ganzen übrigen nordamerikanischen Küste am Atlantischen Ozean. Auf der pazifischen Seite haben wir durchgängig Steilküste, der bis etwa zum 50° n. Br. schmale Küstenebenen vorgelagert sind; vom 50° ab ist die Steilküste in unzählige Inseln und Eilande aufgelöst. Die größern Inseln, bzw. Inselgruppen sind *Vancouver, Königin Charlotte-Inseln, Tlinkit-Inseln, Kadiak.* Die Alaskaküste ist nach dem Beringmeere zu eine buchtenreiche Querküste.

§ 392. Bodengestalt und Bodenzusammensetzung. Der nordamerikanische Boden wird durch den 97° w. L. in eine Ost- oder atlantische und in eine West- oder pazifische Hälfte geteilt. In der erstern herrschen archäische und paläozoische Gesteine vor, in der andern neben archäischen besonders auch mesozoische und die Tertiärformation, das Diluvium und vulkanische Gesteine. In den Übergangs-, bzw. Nachbargebieten der beiden Hälften breiten sich gewaltige Becken und Tafelländer aus, die die Mitte des Kontinents vom N bis zum S durchziehen. Die Region der Großen Seen trennt mit ihren Hügeln und niedrigen Schollen das arktische Tiefland von dem Mississippitiefland. Der Mississippi schafft mit seinen Nebenflüssen unablässig ungeheuer viele Sinkstoffe herbei und schüttet die Alluvionen auf, die rechts und links in breiter Zone den Mississippi von der Einmündung des Ohio bis zum Delta begleiten. Das Mississippibecken und die Atlantische Niederung stehen im S der Alleghanies in Verbindung. Sie sind teilweise mit recht fruchtbarem Boden bedeckt („Schwarzerde"). Ein fein zerriebener Glazialschutt, der mit herbeigewehtem Staub und andern Gemengteilchen einen fruchtbaren Boden bildet, dehnt sich in der Hauptsache zwischen der Flußgabel des Ohio, Mississippi und Missouri aus, während grober Glazialschutt die Gebiete nördlich der Großen Seen bedeckt und die Fruchtbarkeit hierselbst sehr beeinträchtigt.

Die atlantische Hälfte hat ihr besonderes Gebirgssystem in den Alleghanies oder Appalachen, die sich zwischen Mississippibecken und Atlantischer Küstenniederung einschieben und in mehreren nicht steilhängigen

und nicht allzu hohen Parallelketten von SW nach NO streichen (höchste Erhebung der *Mount Mitchell* oder *Black Dome* 2044 m). Im NO ist der Zusammenhang der Alleghanies sehr aufgelockert, so daß hier Verkehrswege bequemer als im mittleren und südlichen Teil hindurch gelegt werden konnten (vgl. die Zufuhrwege nach Newyork § 425). Die höchsten Erhebungen sind im N die *Adirondacks* (1640 m) und die *White Mountains* (1920 m). Im S gehen die Alleghanies breit auseinander und das Große Tal des Tennessee zieht nordostwärts weit in den Ketten entlang, im NW begrenzt von den niedrigeren Ketten des Cumberlandgebirges (bis 1400 m hoch), an das sich einzelne Tafeln und Hügelketten ansetzen, die hier und da den Mississippi berühren. Die Hügellandschaften im W des Oberen Sees erreichen Höhen bis 700 m. Ein alter archäischer Kern mit einer mittleren Erhebung von 400 bis 500 m füllt die Labradorhalbinsel aus.

Die pazifische Hälfte Nordamerikas wird durch die (auch das) Felsengebirge oder Rocky Mountains beherrscht; sie sind der nordamerikanische Abschnitt jener gewaltigen Ketten oder Kordilleren, die den ganzen amerikanischen Süd- und Nordkontinent fast ohne Unterbrechung an der Westküste begleiten. In Zentralamerika kulminieren diese Ketten in Vulkanen von 4000 m Höhe (*Fuego* 3880 m, *Acatenango* 3950 m). In Mexiko teilen sich die Kordilleren in mächtige Ost- und Südwestketten (Sierra Madre), die das Mexikanische Hochland (2000 bis 2500 m) einschließen. Der gewaltige Südabsturz der mexikanischen Kordillere (zwischen 18° und 20° n. Br.) ist mit Vulkanen reich gespickt (*Pic von Orizaba* oder *Citlaltepetl* 5582 m, *Popocatepetl* 5452 m, *Ixtaccihuatl* 5290 m, *Colima* 3880 m, *Jorullo* 1320 m). Während die Ostketten sich nach den Llanos Estacados allmählich verflachen, gehen die Westketten in bedeutender Höhe nach den Vereinigten Staaten hinüber. Hierselbst dehnen sich die Kordilleren am meisten nach der Breite aus. Von der pazifischen Küste kommend, übersteigt man zunächst das Küstengebirge (Coast Range), sodann vom Kalifornischen Tal aus die Sierra Nevada (*Mount Shasta* 4400 m) oder vom Oregontal aus das Kaskadengebirge, drittens das Große Bassin (Great Basin 2500 hoch) und viertens die Felsengebirge, die sich in verschiedene wichtige Ketten sondern, so in das Whasatchgebirge, das Sawatchgebirge usf. Im SW werden diese Kordilleren gleichsam durch das Coloradoplateau abgeschlossen, in das sich verschiedene Flüsse steilwandige Schluchten (*Cañons* oder mexikanisch *Barrancas*) eingeschnitten haben. Am berühmtesten ist der 350 km lange und 1500 bis 1800 m tiefe Große Cañon des Coloradoflusses. Nicht minder berühmt sind die Cañons des Snakeflusses und des Yellowstoneparks. Hierselbst finden sich auch noch die größten Geysirs der Erde mit einer Wasserwärme von 38 bis 59 und 92° C. Nach einem plötzlichen Steilabfall gehen ostwärts die Felsengebirge in die Prärie über, die in den 1800 m hohen Llanos Estacados (auch Llano Estacado) nach Mexiko hinüber den Übergang gewinnen.

Die Kordilleren schließen sich außerhalb der Union wieder mehr zusammen, um nördlich des 60. Grades ihre höchsten und mit Gletschern gekrönten Erhebungen zu erreichen (*Eliasberg* 5520 m, *Mt. Logan* 5940 m, *Mount Mc. Kinley* 6240 m).

Die westindischen Inseln gehören in der Hauptsache zu den hohen Inseln. Die Berge auf Kuba steigen über 2500 m (*Sierra Maestra* 2560 m) und auf Haiti über 3000 m (*Loma Tina* 3140 m) empor. Die hohen Inseln sind vulkanischer Natur, die sie hin und wieder noch zur Geltung bringen, so z. B. St. Vincent, Martinique (Mont Pelé).

Pässe. Das mächtige Rückgrat der Felsengebirge, das den amerikanischen Kontinent vom Großen Ozean abschließt, ist ein großes Verkehrshindernis; indessen sind an verschiedenen Stellen die Höhen nicht so schwierig für die Eisenbahnen als die Höhen und Pässe im europäischen Alpengebiet zu überwinden. Der Anstieg von O her ist immer noch leichter wie der Abstieg nach den Tälern von Kalifornien und Oregon. Die Südpacificbahn übersteigt das Felsengebirge bei *El Paso* (1130 m) und weiterhin im *Railroadpaß* (1340 m); sie vereinigt sich mit der Santa Féeisenbahn, die im *Glorietapaß* (2296 m) die Rocky Mountains erklettert, um mit ihr zusammen die Sierra Nevada im *Tehachipipaß* (1168 m) zu durchbrechen. Die Union Pacificbahn gewinnt im *Evanspaß* (2517 m) den Übergang über das Felsengebirge und durchschneidet die Sierra Nevada im *Truckeepaß* (2140 m). Die Nordpacificbahn überwindet bei einer Höhe von 1697 m das Felsengebirge und in einer solchen von 1240 m (*Stevenspaß*) das Kaskadengebirge. Die Kanadische Pacificbahn erreicht ihren höchsten Felsengebirgspunkt im *Kicking Horsepaß* (1644 m); sie steigt im Fraserfluß allmählich nach Vancouver ab.

§ 298. Bewässerung Nordamerikas. Nordamerika ist sehr reich an Flüssen. Dem Nördlichen Eismeer strömen der 3700 km lange *Mackenzie* und der *Kupferminenfluß* zu. Der Mackenzie bietet längere schiffbare Strecken dar, besonders die großen Seen, wie den Großen Bären-, Großen Sklaven-, Athabaska- und Renntiersee. Der *Nelson*, der hauptsächlich vom Winnipegsee gespeist wird, ergießt sich in die Hudsonbai. In den Winnipegsee, der dem Manitobasee benachbart ist, mündet der schiffbare *Saskatchewan*. Der 3800 km lange *St. Lorenzstrom* entwässert das Gebiet der Großen Seen, die mit 247 000 qkm fast halb so groß wie Deutschland sind. Der größte der fünf Seen ist der *Obere See* (Lake Superior) mit 80 800 qkm (183 m hoch gelegen); durch den *St. Marys River* ergießt er sich in den *Huronsee*, der im N mit dem *Michigansee* einerseits und mit der *Georgianbucht* andererseits verbunden ist. Der Abfluß des Huronsees geht durch den *St. Clairsee* nach dem *Eriesee;* dessen Ausfluß bildet nach dem *Ontariosee* zu den 49 m hohen *Niagarafall*, und der Abfluß des letzten Sees erreicht als *St. Lorenzstrom* den Atlantischen Ozean. Über die Bedeutung und Länge dieser Schiffahrtsstraße vgl. S. 183.

Die Flüsse der atlantischen Küstenniederung sind *St. Johnfluß* (bis Frederikton, 135 km, schiffbar), *Connecticut* (bis Hartford, 48 km, schiffbar), *Hudson* (bis Hudson, 150 km, schiffbar für Seeschiffe), *Delaware* (bis Philadelphia für Seeschiffe zugänglich), *Susquehanna* (nur 8 km weit für Seeschiffe benutzbar), *Potomac* (bis Washington für Seeschiffe zugänglich), *Savannah* (bis Augusta, 220 km, schiffbar). Zu den Flüssen der Küstenebene gehört noch der *Alabama* (bis Montgomery, 600 km, schiffbar).

Der „Vater der Ströme", der *Mississippi*, entspringt im Gebiet des Itascasees in Minnesota. Nach einem 2130 km langen Laufe, wovon 1700 km bereits schiffbar sind, vereinigt er sich bei St. Louis mit dem *Missouri*, der bis zu dieser

Mündungsstelle schon 4075 km lang ist; beide vereint durchströmen das Große Becken bis zum Westpaß des Deltas noch auf einer Weglänge von 2042 km. Wichtige Nebenflüsse des Missouri sind *Yellowstonefluß*, *Nebraska* oder *Platte*, *Kansas*. In den Mississippi ergießen sich von W her der *Arkansas* (auf 1027 km schiffbar) und *Redriver*, von O her der *Illinois* (850 km schiffbar), *Ohio* (1560 km lang, fast bis zur Quelle schiffbar, sein Nebenfluß *Tennessee* auf 950 km schiffbar) und einige kleinere Flüsse. Das Mississippi-Missouristromgebiet umfaßt $^1/_6$ des nordamerikanischen Kontinents (3250000 km). Die eigentliche Deltabildung beginnt 160 km oberhalb von Neworleans. In verschiedenen Armen erreicht der Mississippi das Meer, wovon der $21^1/_2$ m tiefe Südwestpaß die größte Wassermasse ins Meer trägt. Durch künstliche Einengung wird der Wasserausfluß beschleunigt und die Schlammansetzung verhindert. Das Delta umfaßt 36000 qkm.

Der 2800 km lange *Rio Grande del Norte* ist bei günstigen Wasserverhältnissen bis über Laredo hinaus (600 km) schiffbar. Die mexikanischen Flüsse haben infolge der Bodengestalt nur einen kurzen Lauf und wenig Bedeutung für die Schiffahrt, so der sich in den Golf von Mexiko ergießende *Pánucofluß* und der in den Großen Ozean mündende *Rio Grande de Santiago*. Der 11500 qkm große und 33 m hoch gelegene *Nikaraguasee* wird durch den 190 km langen und für Dampfer benutzbaren *Rio San Juan* nach dem Karibischen Meer entwässert.

Die wichtigsten Flüsse, die dem Großen Ozean zueilen, sind *Rio Colorado*, *Sacramento* (der bis Sacramento, 75 km, für Seeschiffahrt geeignet, für kleine Schiffe 250 km weiter)[1]), *Columbia* mit *Snakeriver* (225 km, bis Cascade City schiffbar), *Skeenariver* (200 km, bis Hazelton, schiffbar), *Stikine River* (bis zum Großen Cañon schiffbar), *Kuskokwim* (800 km schiffbar, Lachsfischerei durch Eskimos), *Yukon* (2600 km schiffbar, auch viele seiner Nebenflüsse schiffbar).

Die abflußlosen Gebiete liegen im Großen Bassin, hier ein Gebiet, das größer als Deutschland ist (650000 qkm), und in Nordmexiko, hier ein Gebiet, das größer als Bayern ist (85000 qkm). In dem „Great Basin" ist das größte Wassersammelbecken der *Große Salzsee* (Great Salt Lake, 6100 qkm, 1344 m Meereshöhe, 22 % Salzgehalt des Seewassers).

§ 394. Klima. Wenn man von nordamerikanischem Klima redet, so meint man allgemeinhin das Klima der atlantischen Hälfte des Kontinents bis zum 100. Meridian (westlich). Dieses große Gebiet, sowohl an der atlantischen Küste, wie im Mississippibecken, hat klimatisch viel Gemeinsames, das sich besonders in einem kontinentalen Klima, aber mit reichlichem Regen, ausspricht. Sehr heiße Sommer wechseln mit kalten Wintern ab. Newyork, das in der gleichen Höhe wie Neapel liegt, hat eine um 5° geringere mittlere Jahrestemperatur (10,6°) als Neapel; wohl sind sich die Julitemperaturen mit 23° im Mittel gleich, aber im Januar hat Neapel 8°, Newyork dagegen — 1°. Ähnliche Differenzen wie Newyork weist z. B. St. Louis auf (Jan. — 0,5°, Juli 25,6°, Jahrestemperatur 12,8°). Im S sind die Differenzen nicht so groß (Neworleans Jan. 12,7, Juli 27,8,

[1]) Zu dem Sacramento eilen auch die Flüsse der südlichen Sierra Nevada, so auch im Verein mit anderen der Merced River, der das wegen seiner Naturschönheiten berühmte Yosemitetal in 790 m hohen Fällen durchstürzt; hier auch berühmte Exemplare von Sequoia gigantea.

Jahrestemperatur 20,6). Die Unbeständigkeit des Wetters ist Regel, auffällig ist besonders der Wettersturz, bei dem binnen weniger Stunden das Thermometer um 10 bis 20° fällt oder steigt. Da eine Wetterschranke in ostwestlicher Richtung fehlt, können im Winter die kalten Stürme weit südwärts (Galveston hat schon —13° gehabt), im Sommer dagegen die warmen feuchten Winde weit nach Norden dringen. Hauptsächlich sind es die Nordweststürme, „Northers", die die Kälte südwärts führen, die zuweilen auch in „Blizzards" ausarten, das sind Schneestürme, denen nicht selten Mensch und Tier als Opfer erliegen. Im Mai herrschen häufig im obern Mississippi- und untern Missourigebiet Wirbelstürme, die „Tornados". Der Regen kommt zu allen Jahreszeiten vor. An der atlantischen Küste fallen jährlich 109 bis 141 cm Niederschäge, im innern Mississippibecken 86—113 cm.

Auf der pazifischen Seite scheidet sich das Klima der Felsengebirge mit angrenzender östlicher Hochebene von dem der Küste. Das erstere ist wüstenartig trocken, jährlich 23 bis 52 cm Niederschläge (die meisten an den östlichen Kordillerenabhängen). Das Klima ist echt kontinental. Hingegen ist das Klima an der pazifischen Küste echt ozeanisch. San Francisco hat im Jahresmittel 13,9°, im Januar 9,3, im Juli 14,4°. Die Küsten haben bis 94 cm hohen Regenfall, der sich südwärts nach Mexiko und Zentralamerika bis auf 200 und 400 cm erhöht.

Mexiko hat infolge seiner Bodengestalt hauptsächlich ein tropisches Hochlandklima, das sehr trocken ist und Niederschläge nur im Sommer aufweist. Die Küstengebiete sind davon ausgenommen. Der Mexikaner selber unterscheidet die unterste Zone als *Tierra caliente* (Jahrestemperatur 30°—25°), etwa bis 1000 m Meereshöhe, die mittlere Zone als *Tierra templata* (Jahrestemperatur 20°—15°), etwa bis 2400 m, und die *Tierra fria* (15°—10°), etwa bis 3200 m. Die schneebedeckten höheren Regionen sind die Frostlande oder *Tierras heladas*.

Mittelamerika und Westindien haben ein rein tropisches Klima, ohne große Jahresschwankung (auf der Landenge Panama nur 1—2°). Zweimalige Regenzeit (Mai und Oktober) mit vielem Niederschlag ist innerhalb der Wendekreise leicht erklärlich. Die westindischen Inseln, besonders die östlichen und nördlichen (Trinidad ist zyklonenfrei), liegen auf einer Zugstraße von Zyklonen, die von O, bzw. SO, nach NW fortschreiten. Zum Glück sind diese fürchterlichen Wirbelstürme nicht häufig. Sie entfallen zumeist auf die Monate August bis Oktober.

II. Nordamerikas Wirtschafts- und Weltstellung.

§ 395. Allgemeines. Naturerzeugnisse. Bevölkerung. Nordamerika gehört zu den peripherischen Erdteilen; denn es liegt am Außenrande der Landhalbkugel. Es hat darum in seinem Handelsverkehr mit den wirtschaftlich aktivsten Gebieten der Erde immer mit großen Entfernungen zu rechnen. Die Nachteile, die ihm dadurch erwachsen, werden

jedoch durch andere Vorzüge reichlich wett gemacht; denn der gesamte Kontinent ist mit den reichsten Schätzen der Pflanzen-, Tier- und Mineralwelt ausgestattet, so daß Nordamerika gegenwärtig der größte Rohproduzent der Erde ist.

All unsere Getreidearten gedeihen vorzüglich in Nordamerika, so daß es zur ersten Kornkammer der Erde geworden ist; ebenso gedeihen die nord- und südeuropäischen Obstsorten, hauptsächlich Äpfel, Agrumen und Wein. Mit Florida, Mexiko, Zentralamerika und Westindien reicht der Gesamtkontinent in die Tropenzone hinein und bringt auch tropische und subtropische Gewächse in großen Mengen auf den Markt, so vor allem Baumwolle, Tabak, Zuckerrohr, Reis, Kakao, Kaffee, Vanille, Piment, Bananen, Ananas u. v. a. m. Die Wälder bergen nutzbare Hölzer, so Nußbäume, Eichen, Koniferen (Weymouth-[Weimuts-]kiefer), Schwarzfichte, Hemlocktanne, Alaskazeder, Douglastanne, Sequoias oder Mammutbäume, im S mehr Mimosen, Palmen, Zypressen, Mahagoni, Rothölzer, Eisenhölzer, Mangrovebäume usf.

Die Haustierzucht hat über Erwarten eine großartige Entwicklung genommen; sie beherrscht mit ihren Erzeugnissen zum großen Teil mit den Weltmarkt. Nordamerika liefert fernerhin noch wertvolle Pelze, wie die von Hermelin, Wiesel, Füchsen, Biber, Renntier, Elentier, Moschusochsen, Waschbär, Grizzlibär, Jaguar, Kuguar, amerikanischem Zobel, Mink (amerikan. Nerz), Bisamratten, Fischmarder, Pelzrobben (Fourseals im Beringmeer und Hairseals bei Neufundland und Labrador). Andere jagdbare Wildtiere sind allerdings durch die Jagdgier des Menschen dem Aussterben nahe gebracht worden, wie die Wandertaube (S. 453), vor allem aber der Bison, dessen Abschlachtung 1820 systematisch begann und von den Eisenbahngesellschaften sehr begünstigt wurde. Er ist nur in reichlich 1000 Exemplaren noch vorhanden (im Yellowstonepark staatlich geschützt). Sonst liefert Nordamerika noch Kabeljau, Lachs, Wale u. a. m.

In der Mineralproduktion steht Amerika ebenfalls obenan. Kohlen und Eisen, die großen Grundvoraussetzungen unserer heutigen Industrie, sind in überreichen Mengen vorhanden, ebenso Petroleum und Naturgas. In der Edelmetallproduktion kann sich gegenwärtig kein Kontinent mit Nordamerika messen. Dazu kommen die reichen Funde an Kupfer, Blei, Zink und andern Mineralien. Die Natur hat auch nicht die Edelsteine vergessen.

Bevölkerung. Die Bevölkerung, die europäischen Ursprungs ist, ist die wirtschaftstätigste und -tüchtigste; dagegen ist die einheimische Bevölkerung weltwirtschaftlich im allgemeinen belanglos. Zu ihr gehören die Indianer (S. 439), die Eskimos (Innuit) im N.

Die Eskimos haben als Beförderungsmittel den Handschlitten, das Einmännerboot (Kajak) und das Weiberboot (Umiak) für mehrere Insassen. Sie haben als Jäger und Fischer für die Weltwirtschaft nur geringe Bedeutung (Robbenfelle, vgl. Grönland S. 200 u. 201).

[Im übrigen ist das arktische Gebiet, wie auch das antarktische, wirtschaftlich nicht bemerkenswert; die Länder und Meere des hohen Nordens und des hohen

Südens senden ihre Erzeugnisse, die nur der Tierwelt angehören, in subarktische, bzw. subantarktische Regionen vor, wo sie in dem Wirtschaftsbetrieb der einzelnen Kontinente mit verbraucht werden.]

§ 396. Nordamerika im Weltverkehr. Da Amerika ein so großer Rohproduzent ist, so nimmt der Verkehr hierher und der darauf basierende Handel nicht wunder. Alle wichtigen Industrie- und Handelsstaaten der Erde, mit eigener und ohne eigene Flotte, haben Anknüpfungspunkte für ihren Handel in Amerika gesucht; auf der Ostseite ist es Europa, auf der Westseite Ostasien und Australien. Insbesondere ist Europa durch das stärkste Verkehrsband der Erde mit Nordamerika verknüpft.

Von den großen Schiffahrtsgesellschaften, die den regelmäßigsten Personenverkehr mit Nordamerika aufrecht erhalten, seien hervorgehoben der Norddeutsche Lloyd in Bremen, die Hamburg-Amerika-Linie in Hamburg, die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos" in Hamburg, die Cunard-Linie in Liverpool[1]), die White Star-Linie in Liverpool, die Comp. Générale Transatlantique in Paris, die Holland-Amerika-Linie in Rotterdam, die Red Star-Linie in Antwerpen. Der Handel von Großbritannien und Deutschland hat seinen Schwerpunkt in Nordamerika. Deutschlands Schiffe besuchen die atlantische wie die pazifische Küste (S. 75, 76, 396, 397)[2]).

III. Die einzelnen selbständigen Wirtschaftsreiche und -gebiete Nordamerikas.

§ 397. Allgemeines über die nordamerikanischen Wirtschaftsgebiete. Nordamerika und seine ganze wirtschaftliche Entwicklung hat darin einen großen Vorzug, daß es nicht in vielerlei politische Gebilde zersplittert ist; und von den wenigen Wirtschaftsbereichen hat die Union entschieden das Übergewicht. Wenn man von dem auf seiner größten Fläche wirtschaftlich wertlosen Kanada (S. 181 bis 185) absieht, so gehören nur wenige Kolonien nach Europa, wiewohl das gesamte Gebiet früher von europäischen Mutterländern ganz abhängig war. Der europäische Kolonial-

[1]) Vgl. Bd. I, § 33 Schluß: Handel und Wandel.

[2]) [Vgl. auch Anmerkg. 1, S. 396.]

	Deutsche Schiffe							
	in dtsch. Häf. angekomm. von				von dtsch. Häf. abgegang. nach			
	1901		1897		1901		1897	
	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons	Schiffe (Reisen)	Reg.-Tons
Brit. N-Am. am Atl. Oz., einschl. Grönl.	13	27553	8	26667	13	27554	10	31923
Union am Atl. Ozean	456	1761232	524	1439141	459	1771927	507	1386527
Mexiko u. Zentral-Am. am Atl. Oz.	28	49549	34	48615	26	47824	25	40019
Westindische Inseln	48	67733	61	76700	50	79287	74	111544
Mexiko u. Zentral-Am. am Gr. Oz.	6	4130	14	11335	19	30111	19	19796
Union u. Brit. N-Am. am Gr. Oz.	25	48294	2	2735	7	13409	—	—
Zusammen	576	1958491	643	1600193	574	1970112	635	1589311

besitz entfällt auf den Norden und auf kleine Landsplitterchen (Inseln und Eilande) im S des Kontinents, auf westindische Inseln[1]) und auf Zentralamerika (hier nur das 21500 qkm große Britisch-Honduras, das Mahagoni- und Kampescheholz liefert).

Zentralamerika und Westindien.

§ 398. Urproduktion. Ausgezeichnetes Tropenklima und vorzüglicher Boden sind die Vorbedingungen der üppigen Pflanzenwelt. Der Europäer ist mehr Plantagenbesitzer und -leiter, da ihm die Temperatur nicht den ausgiebigsten Gebrauch seiner Kräfte gestattet. Die Plantagenarbeiter sind Indianer, Kreolen, Neger, Mestizen, Mulatten, in den britischen Besitzungen auch Kulis. Trotzdem daß Mittelamerika und Westindien verhältnismäßig dicht bevölkert sind, insbesondere viele Inseln von Westindien, so könnten doch die größern Gebiete bei regelmäßiger Arbeit viel mehr hervorbringen und vielmehr Ausfuhrwaren liefern; ja gerade die von Natur gesegnetsten Gebiete sind die wirtschaftlich liederlichst behandelten, sind die vernachlässigsten, wie Haiti und Kuba[2]) zeigen.

Unter den Kulturpflanzen sind zu nennen Bohnen und Maïs als Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung, sodann Tabak, vor allem auf Kuba (Hauptpflanzstätte die Vuelta Abajo, Hauptausfuhrhäfen sind: Habana, Cienfuegos, Trinidad und Santiago de Cuba), ferner auf Jamaica, auch in den mittelamerikanischen Staaten (Honduras), Zuckerrohr auf Kuba (Exporthäfen Matanzas, Cárdenas, Cienfuegos u. a.), auf Jamaica, Barbados, Martinique und vielen andern westindischen Inseln, in Guatemala, Nicaragua, Honduras, Panama. Kaffee ist das Hauptprodukt in Haiti, sodann in Nicaragua (bei Leon, Managua und Granada), in Honduras, in Panama und hauptsächlich auch in Guatemala (deutsche Plantagen bei Coban), Kakao in Honduras und dem übrigen Mittelamerika, auf Portoriko, Martinique und andern Inseln. Jamaica liefert Piment oder Jamaicapfeffer, jährlich für 2 Mill. Mk., ebenso Ingwer. Die Agrumenkultur (besonders Orangen) hat bedeutende Anbaustätten in Mittelamerika (Honduras, Costarica [Puerto Limon] usw.) und Westindien (Bahamas, Haiti, Jamaica usw.) gefunden. Diese Gegenden und Panama liefern auch Bananen und Ananas (die Bahamas

---

[1]) I. *Britische Besitzungen*: Bahámainseln 13960 qkm, 53785 E. (3,8 auf 1 qkm); Turks- und Caicosinseln 575 qkm, 5350 E. (9 E. auf 1 qkm), Jamaica mit Caymaninseln 11443 qkm, 780000 E. (68 E. auf 1 qkm), Jungfern-[Virgin-]inseln, Leeward Islands (Anguilla, St. Christopher [St. Kitts], Nevis und Redonda, Barbuda, Antigua, Montserrat, Dominica), Windward Islands (Santa Lucia, St. Vincent, Grenada und Grenadinen), Barbados 430 qkm, 195000 E. (454 E. auf 1 qkm). Der gesamte britische Besitz: 29660 qkm, 1320000 E. (45 E. auf 1 qkm). II. *Französische Besitzungen*: Zusammen 2858 qkm, 413000 E. (145 auf 1 qkm), darunter Martinique, Guadeloupe, Désirade, Les Saintes und Petite Terre, Marie Galante, St. Barthélemy, St. Martin (zum Teil). III. *Niederländische Besitzungen*: zusammen: 80 qkm, 7600 E. (95 E. auf 1 qkm), St. Martin (zum Teil), St. Eustatius. IV. *Dänische Besitzungen*: zusammen 360 qkm, 30500 E. (85 E. auf 1 qkm), St. Croiz oder Santa Cruz, St. Thomas, St. John. V. *Vereinigt. Staat. Besitz*: Puertorico (Portoriko) 9314 qkm, 953000 E. (102 auf 1 qkm). — [2]) 30—33 % des Bodens eignen sich zu Kulturzwecken, aber nur 3 % werden angebaut.

jährlich 7 bis 8 Mill. Stück Ananas). Mangopflaumen werden ebenfalls auf den Bahamas kultiviert. Die Vanille wird auf verschiedenen Inseln angebaut, in Mittelamerika wächst sie wild. Nicht zu vergessen ist die fast auf allen Inseln und in Zentralamerika kultivierte Kokospalme; ihr Ursprung weist auf Zentralamerika hin. Die Eingeborenen wissen verschiedene Bäume und Sträucher zu Nahrungs- und sonstigen Zwecken auszunutzen, so die Muritipalme (Trinidad), Cohunepalme (Mittelamerika), Kohlpalme (Westindien). Indigokulturen finden sich noch auf Jamaica, in Honduras. Allenthalben wird Baumwolle angebaut, in neuester Zeit auch auf Kuba; auf Portoriko gedeiht sie vorzüglich. Sisalhanf liefern die Bahamas, Perubalsam San Salvador (Balsamküste), Kautschuk Zentralamerika mit Panama, namentlich Nicaragua (hier schon Kulturen von verschiedenen Castilloaarten). Mittelamerika, die größeren und einige kleinere Inseln (wie Martinique und Guadeloupe) haben wegen ihrer ausgezeichneten Nutzhölzer im Welthandel guten Ruf; solche Hölzer sind Mahagoni, Pock- oder Guajakholz, Blau- oder Blut- oder Kampescheholz (auch Longwood), echtes Gelbholz, amerikanisches Zedernholz, Eisenhölzer u. a. Erwähnt sei noch die amerikanische Ölpalme.

Das Tierreich liefert weit geringere Erträgnisse. Die Viehzucht gedeiht nirgends recht, obwohl die höher gelegenen Gebiete von Zentralamerika, Kuba und Haiti sehr gut dazu geeignet sind. Von Guatemala, Portoriko und Haiti kommen Rindshäute und -felle in den Handel. Die Bienenzucht liefert fast überall Ausfuhrprodukte. Das Meer ist reich an tierischen Schätzen, so an Schildkröten[1]), Perlen (Bahamas, pazifische Küsten), Schwämmen; von letzteren liefern die Bahamas allein jährlich für über 2 Mill. Mk.

Die mineralischen Schätze werden nur teilweise ausgebeutet, vor allem Edelmetalle in Zentralamerika (Honduras, Salvador)[2]). Auf Haiti findet man Petroleum, Lignit, Magneteisen, auf Portoriko Phosphate. Salz wird allenthalben gewonnen (auch als Steinsalz), so an der pazifischen Seite Nicaraguas, in der Dominikanischen Republik, auf Jamaica und den Bahamas.

§ 399. Industrie. Verkehr. Die Industrie ist nur schwach entwickelt; in den Zuckerproduktionsgebieten gibt es Zucker- und Melassefabriken, in den Tabaksgebieten Zigarren- und Zigarettenfabriken. Nudeln und Seife werden hergestellt, Liköre, Rum (Jamaica). Andere Industriezweige sind Strohhutfabrikation (Honduras, Panama), Ziegelbrennereien, Gerbereien, Mehl-, Rizinusöl-, Mineralwasser-, Kakao- und Schokoladenfabrikation (Costarica).

Die Verkehrswege der einzelnen Länder und Inseln sind fast ganz vernachlässigt. Immerhin finden sich einige Eisenbahnen in jedem mittelamerikanischen Staat, in Panama (die Isthmusbahn), auf Kuba, Haiti,

---

[1]) Schildkrötenarten des Handels: Green-Turtle, Loggerhead und Hawksbill (Karettschildkröte). Alle drei liefern Schildpatt, die ersten beiden auch Fleisch und Eier. — [2]) Zentralamerika lieferte Gold 1902 (1901): 3012 (962) kg, Silber: 30217 (27365) kg. Vgl. Bd. I, § 81 Anhang.

Jamaica und Portoriko[1]). Im übrigen ist aber Westindien und Zentralamerika an das regelmäßige Dampferverkehrsnetz der Union und Europas, insbesondere auch Deutschlands (S. 76, 77) angeschlossen.

Wichtigere Hafenplätze sind *Port of Spain* (Trinidad, schon südamerikanisch), *St. Pierre* (Martinique), *Basse Terre* (Guadeloupe), *St. Thomas* (Dänisch-Virginien), *Santo Domingo* und *Puerto Plata* (Republ. Domingo), *Kap Haïtien* und *Port au Prince* (Republ. Haiti), *Kingston* (Jamaica), *Havana* (Habana), *Matanzas*, *Cardenas*, *Santiago de Cuba*, *Trinidad* und *Cienfuegos* (Kuba), an der atlantischen Küste Mittelamerikas *Belize* (Brit. Hond.), *Livingston* und *Puerto Barrios* (Guat.), *Puerto Cortés* und *Trujillo* (Hond.), *Bluefields* und *Greytown* (Nic.), *Puerto Limon* (Cost.), *Colon* oder *Aspinwall* (Panama); an der pazifischen Küste *Panama* (Pan.), *Punta Arenas* (Cost.), *San Juan del Sur* und *Corinto* (Nic.), *Amapala* (Hond.), *La Union*, *La Libertad* und *Acajutla* (Salv.), *San José de Guatemala* und *Champerico* (Guatemala).

§ 400. Handelsverkehr der selbständigen Staaten Westindiens und Mittelamerikas. In Westindien nehmen die drei Republiken Kuba (nicht mehr ganz selbständig), Haiti und Domingo 196000 qkm ein, wovon Kuba allein 2/3 beansprucht[2]), von der Gesamtbevölkerung (3,3 Mill.) indessen die Hälfte. Von den sechs mittelamerikanischen Republiken haben drei über 100000 qkm (Guatemala, Nicaragua, Honduras), die andern weit weniger[3]). Mittelamerika ist zusammen mit Panama 530000 qkm groß (etwa so groß wie Deutschland) mit 4,1 Mill. Einwohnern (7 auf 1 qkm). Der Handelsverkehr dieser Staaten ist mannigfachem Wechsel unterworfen. Die unruhigen politischen Verhältnisse werfen ihre Schlagschatten auf die gesamte Handelsentwicklung. Ausfuhr und Einfuhr von der Dominikanischen Republik, von Haiti, Kuba, Costarica, Nicaragua und Guatemala erweisen dies genugsam[4]).

Die wichtigsten Ausfuhrartikel der einzelnen Staaten sind: Kuba: Zucker[5]), Melasse, Tabak und Zigarren[5]), Eisenerz[5]), Bananen[5]), Ananas, Holz, Schwämme, Häute, Honig, Wachs, Kokosnüsse und Kaffee; Haiti: Kaffee, Blau- und Gelbholz, Kakao, Baumwolle; Domingo: Zucker, Baumwolle, Kaffee, Orangen, Bananen, Pock-, Kampesche-, Mora-, Zedern-, Mahagoniholz, Dividivi, Rindshäute, Ziegenfelle, Bienenwachs; Panama:

---

[1]) *Mittelamerika* Eisenbahnen 1902 (1890) 1339 (1000) km, *Antillen* 3159 (2338) km. Vgl. Bd. I, § 101. — [2]) Die drei Republiken in Westindien: *Domingo* od. *Dominikan. Rep.* 48600 qkm, 0,5 Mill. E. (10 auf 1 qkm); *Haiti* 29000 qkm, 1,2 Mill. E. (42 auf 1 qkm); *Kuba* 119000 qkm, 16 Mill. E. (13 auf 1 qkm). — [3]) Die sechs selbständigen Republiken Mittelamerikas: *Panama* 86000 qkm, 0,3 Mill. E. (3 auf 1 qkm); *Costarica* 54000 qkm, 0,3 Mill. E. (6 auf 1 qkm); *Nicaragua* 124000 qkm, 0,5 Mill. E. (4 auf 1 qkm); *Honduras* 120000 qkm, 0,6 Mill. E. (5 auf 1 qkm); *[El] Salvador* 21000 qkm, 1,0 Mill. E. (44 auf 1 qkm); *Guatemala* 125100 qkm, 1,5 Mill. E. (12 auf 1 qkm). — [4]) Einfuhr und *Ausfuhr* der selbständigen Staaten Westindiens und Zentralamerikas in Mill. Mk.:

Kuba	1903	266,7	*314,7*	Haiti	1901	22,0	*51,0*	Domingo	1901	12,6	*21,9*
	1902	255,0	*270,1*		1891	57,5	*50,2*		1892	10,6	*9,2*
	1890	197,0	*236,3*	Costarica	1903	21,2	*29,7*	Nicaragua	1903	9,5	*12,7*
Panama	1903	10,5	*4,8*		1902	18,0	*18,9*		1902	8,6	*6,1*
	.	.	.		1891	33,8	*39,1*		1890	12,2	*14,2*
Honduras	1902	18,4	*25,9*	Salvador	1902	29,5	*41,6*	Guatemala	1902	11,3	*15,5*
	1892	5,6	*5,2*		1891	13,0	*23,6*		1900	30,9	*58,3*

— [5]) Ausfuhr in Mill. Mk. 1903 [1902] (1901) von Zucker 169,9 [128,4] (113,6), von Tabak und Zigarren 109,7 [107,6] (121,4), von Eisenerz 6,5 [5,9], von Bananen 5,5 [2,6].

Bananen, Kokosnüsse, Kautschuk, Gummi, Sarsaparille, Perubalsam, Schildpatt (Panama wird durch den künftigen *Panamakanal* außerordentlich gewinnen)[1]; Costarica: Kaffee[2], Bananen[2], Kakao, Kautschuk, Mais, Zucker, Reis, Bohnen, Zedern-, Mahagoni-, Mora- und Pockholz, Gold, Silber, Häute und Felle; Nicaragua: Edelmetalle, Kaffee[3], Gummi, Holz, Leder, Häute und Rinder[4], Sarsaparille, Mahagoni, Gelb- und Zedernholz; Honduras: Edelmetalle, Früchte, Vieh, Kaffee, Holz, Häute und Felle, Sarsaparille, Chicle (Kaugummi) und Vanille; Salvador: Kaffee, Indigo, Perubalsam, Silber, Tabak; und Guatemala in der Hauptsache nur Kaffee und Zucker.

Die Einfuhr nach Mittelamerika und Westindien besteht hauptsächlich in Textil-, Eisen- und Metallwaren, in Lebensmitteln und Luxuswaren.

Verkehrsländer. Die Hauptverkehrsländer des mittelamerikanisch-westindischen Wirtschaftskreises sind Großbritannien, die Union, Deutschland und Frankreich. Zwischen Kuba und Spanien bestehen noch alte Handelsbeziehungen, denn etwa $^1/_6$ der Einfuhr entfällt auf Spanien.

Deutschlands Handel mit Westindien und Mittelamerika ist sich seit Jahren fast immer gleich geblieben, nur die Einfuhr nach Kuba hat sich gehoben (S. 84). Von Kuba holt Deutschland vornehmlich Zigarren, Buchsbaumholz, Tabakblätter, Bienenwachs, Kaffee, Rohwaren zur Bürstenfabrikation und Honig; außerdem noch aus dem übrigen Westindien Piment, Rindshäute, Dividivi, Blauholz, Kakao, Jamaicarum, Asphalt, Badeschwämme. Die ähnlichen Produkte kauft Deutschland auch in Zentralamerika ein (S. 84). Guatemala ist nächst Brasilien für das Deutsche Zollgebiet das Hauptbezugsland von Kaffee (jährlich für 23 Mill. Mk. u. mehr). Die übrigen Republiken liefern Kaffee, Indigo, Nutzhölzer, Balsame und Rindshäute. Deutschland verkauft an jene Gebiete Textil- und Eisenwaren, Farbendruckbilder, Genußmittel (Bier) u. a. m.

Mexiko.

§ 401. Lage und Gröſse. Urproduktion. Industrie. Die Vereinigten Staaten von Mexiko (27 Staaten, 2 Territorien und 1 Distrikt) erstrecken sich zwischen 15° und 33° n. Br. Sie bilden die Südspitze (den Keil) des engeren Nordamerikas (S. 423). Das Gebiet ist 1,93 Mill. qkm ($3^1/_2$ mal Deutschland) groß und verfügt über 13,6 Mill. E. (7 auf 1 qkm).

Das Land weist zwei Großstädte auf, *Mexiko* mit 345000 E. und *Guadalajara* mit 101000 E. *Puebla* hat nahezu 100000 E. Städte mit 50000 bis 100000 E. sind außerdem *Monterey* und *San Luis* (*Potosi*). Die Bevölkerung wohnt am dichtesten auf dem Hochplateau, besonders im S. Von der Bevölkerung sind 99% Mexikaner, 1% Fremde. Von den Mexikanern sprechen 10,6 Mill. Spanisch und über 2 Mill. mexikanische Sprachen.

Urproduktion. Das Land bietet nur teilweise guten Kulturboden dar. Die fruchtbaren Küsten sind zu ungesund und das Hoch-

[1] Über den Panamakanal und seinen Einfluß auf Welthandel und -verkehr vgl. Bd. I, § 126. — [2] Ausf. 1903 in Mill. Mk. von Kaffee für 17,8 (= 17,8 Mill. kg), von Bananen für 9,7. — [3] 1903: 8,4 Mill. kg. — [4] 1903: 20174.

land zu trocken. Aber künstliche Bewässerung hat hier schon viel Gutes geschaffen. Die Erzeugnisse der Pflanzenwelt sind meist tropischer und subtropischer Natur. Wie in Zentralamerika werden Bohnen und Mais als Hauptnahrung für die einheimische Bevölkerung gebaut. Der Weizen ist der Menge nach das Hauptackerbauprodukt [1]). Es folgen ihm der Ertragsmenge nach Zucker, Henequen (eine Agavenart), Longwood, Kaffee, Baumwolle, Reis, Tabak, Kakao, Bohnen. Wein kultiviert man bei Juarez und Laredo im N, Vanille bei Veracruz. 94 % der Henequen-, Pita- oder Sisalhanfernte liefert der N der Halbinsel Yukatan (bei Merida) [2]). Der Kakaobaum ist alteinheimisch in Mexiko (schon bei den Azteken in Kultur), sein Hauptgebiet ist im S (das Soconusco-Gebiet am Großen Ozean). Zuckerrohr gedeiht bis 1000 m hoch (tierra caliente). Die Haupttabakdistrikte sind in Veracruz, Oaxaca und Chiapas (Tuxtla). Im übrigen liefert das Land auch Kautschuck (neuerdings kultiviert), Chicle-(Kau-)gummi, Kampesche-(Longwood), Gelb-, Eisen-, Zedern- und Mahagoniholz.

Die Viehzucht wird allenthalben betrieben, doch könnte das Hochland, wo Kakteen mit zur Viehnahrung dienen, noch mehr leisten. Die Hauptgebiete der Viehzucht sind mehr im N zu finden, so in den Staaten Chihuahua und Nuevo-Leon (Monterey). Der Bestand an Rindern ist am größten, reichlich 5 Mill. Stück; ihm folgt der an Ziegen und Schafen. Der Pferde-, Maulesel- und Eselbestand ist noch ansehnlich, weniger der der Schweine [3]). Die einst bedeutende Cochenillezucht (zur Rotfärbung) ist zurückgegangen (Anilinfarben!). Tierische Produkte liefert noch das Meer, so Perlen bei Niederkalifornien (La Paz), Austern im Kalifornischen Golf und an der Ostküste. Verschiedene Küsteninseln liefern Guano.

Die Mineralproduktion, besonders die des Silbers, hat Mexiko schon seit alters her zu einem berühmten Land gemacht. Die Hauptbergbaugebiete sind Durango, Aguascalientes, Nuevo-Leon (Monterey) und San Luis Potosi. In der Silberproduktion [4]) ist Mexiko das bedeutendste Land der Erde. Silberbaustädte sind Zacatecas, Potosi, San Luis, Durango. Diese Gebiete ergeben außerdem viel Blei [5]). Gold wird auch gefunden [6]). Andere Bergbauprodukte [7]) sind Kupfer, Quecksilber, Zink, Eisenerze, Antimon, Schwefel (von den Vulkankratern), Petroleum und Asphalt.

Industrie. In dem jetzigen Wirtschaftsleben Mexikos läßt sich unschwer der belebende Einfluß des mächtigen Nachbars, der Union, erkennen. Schmelzwerke, Zuckerfabriken, Baumwollmanufakturen [8]), Branntweinbrennereien (der mexikanische Nationalschnaps „Pulque“,

[1]) Die Hauptprodukte des Ackerbaues waren 1901 (1899) in Mill. kg: Weizen 327,2 (338,3), Henequen 81,7 (87,6), Zucker 68,2 (75,1), Blauholz 56,2 (47,8), Mais 23,7 (23,7), Kaffee 27,4 (21,1), Baumwolle 22,4 (21,8), Reis 18,9 (20,8), Tabak 11,9 (9,3), Kakao 1,8 (2,0), Bohnen 4,0 (3,0). — [2]) Vgl. Bd. I, § 64. — [3]) Haustierbestand 1902 in 1000 Stück: Rinder 5142, Ziegen 4206, Schafe 3424, Pferde, Maultiere und Esel 1482, Schweine 616. — [4]) Silber 1903: 1897318; 1902: 1872091; 1901: 1793692 kg; vgl. Bd. I, § 81 Anhang. — [5]) Gold 1903: 15552; 1902: 15279; 1901: 15475 kg. — [6]) Blei 1902: 102000, 1901: 89000 t. — [7]) An andern Mineralien wurden in metrischen Tonnen 1901 gewonnen: Kupfer 30914, Eisen 3240, Quecksilber 128, Antimon 2,4. — [8]) 1902 (1899) gab es 155 (118) Baumwollspinnereien mit 600000 (470000) Spindeln.

aus Agavearten destilliert), Tabakfabriken [1]), Gerbereien, Riemereien haben tüchtig zu tun. Altbewährt ist die Metall- und Tonwarenfabrikation. Industriehauptsitze sind ***Monterey***, ***Puebla***, ***Guadalajara*** und ***Mexiko***.

§ 402. Verkehr und Handel. Der Verkehr ist im Binnenlande durch die Eisenbahnen [2]) außerordentlich gehoben worden, besonders durch die Anschlußlinien nach den Vereinigten Staaten (§ 422). Auch Post- und Telegraphenverkehr sind entwickelt [3]).

Der Hauptverkehr ist seewärts gerichtet. An der atlantischen Küste sind die bedeutenderen Häfen *Tampico*, *Veracruz* [4]), *Coatzacoalcos* (Isthmusbahn), *Frontera*, *Carmen*, *Campeche* und *Progreso*, an der pazifischen *Salina Cruz* (Isthmusbahn!), *Acapulco*, *Manzanillo*, *San Blas*, *Mazatlan*, *Guaymas*, *La Paz* (Niederkalif.). Mexiko verfügt selbst über eine kleine Handelsflotte [4]). Der Schiffsverkehr [5]) ist lebhaft und dürfte durch den Panamakanal noch mehr gewinnen.

Die Hauptwaren der Ausfuhr sind Edelmetalle, Henequen, Kupfer, Kaffee, Häute, Tiere, Blei, Holz, Zacaton (Reiswurzeln zur Bürstenfabrikation), Tabak, Istle oder Ixtle (Gespinstpflanze) [6]); die Haupteinfuhrwaren sind Nahrungsmittel, Maschinen, Textilwaren, Branntwein und Liköre, Chemikalien und Drogen. Mexikos Handelsbewegung hat einen außerordentlichen Aufschwung zu verzeichnen. Ein- wie Ausfuhr haben innerhalb zehn Jahre eine hundertprozentige Steigerung erfahren [7]).

Die Verkehrsländer. Der Haupthandelsverkehr wird zwischen Mexiko und der Union gepflegt. Die Vereinigten Staaten beanspruchen die Hälfte der Einfuhr; auf Großbritannien und Deutschland entfallen je $^1/_8$ der Einfuhr; dann kommen erst Frankreich, Spanien, Belgien und andere Länder. In der Gesamtausfuhr ist die Union mit $^3/_4$ des Wertes beteiligt, Großbritannien mit $^1/_6$, Deutschland mit $^1/_{12}$.

Im Verkehre Deutschlands mit Mexiko ist die Ausfuhr des Deutschen Zollgebietes nach Mexiko recht gewachsen (S. 84), die hauptsächlich in Eisenwaren, Eisenbahnbaumaterialien (6—10 Mill. Mk.), Textilwaren (8—10 Mill.), Glas, Chemikalien, Anilin- und Teerfarbstoffen, Romanzement, Farbdruckbildern (1 Mill. Mk.) besteht. Deutschland holt aus Mexiko Kaffee (über 4 Mill. Mk.), Tabakblätter (über 2 Mill. Mk.), Istlefaser und Sisalhanf (2), Blauholz (2), Buchsbaum- und Ebenholz (1), Erzeugnisse zur Bürstenfabrikation, Rindshäute, Honig.

---

[1]) 1902 (1899) gab es 721 (721) Tabakfabriken; sie verarbeiteten 6,7 (5,5) Mill. kg Tabak zu 354,5 (328,6) Mill. Stück Zigaretten(schachteln), 60,6 (45,4) Mill. Stück Zigarren u. a. m.

[2])

	Eisenbahnen in 1000 km	*Postsendungen* in Mill. Stück	*Telegraphen* in 1000 km	*Telegramme* in Mill. Stück	*Telephon* in 1000 km
1902 [*1890*]	16,7 [*9,8*]	157 [*91: 133*]	72 [*92: 50*]	2,9 [·]	40,7 [*02: 8,8*]

[3]) Veracruz, Schiffsverkehr mit dem Ausland 1902 (1901): 716 (642) Schiffe mit 2,2 (1,8) Mill. Reg.t n. — [4]) Die mexikanische Handelsflotte umfaßte 1901: (*1891*) 72 (*260*) Schiffe mit 16800 Reg.t n., darunter 24 (*47*) Dampfer mit 8000 Reg.t n. — [5]) Schiffahrtsbewegung (eingelaufen) 1901 [*1891*] im Küsten- und fremden Verkehr: 7344 [*8690*] Schiffe mit 4,7 [*2,7*] Mill. Reg. t, darunter 4508 [*3229*] Dampfer mit 4,4 [*2,4*] Mill. Reg. t. — [6]) Hauptwaren der Ausfuhr 1902/03 (1 Silberdollar zu 2 Mk. berechnet) in Mill. Mk: Silber 155,3; Henequen 65,2; Kupfer 40,2; Tiere und tierische Produkte 30,5; Gold 28,4; vegetabilische Produkte (mit Ausschluß der besonders genannten) 24,0; Kaffee 18,0; Blei 11,3; Hölzer 5,6; Tabakblätter 2,7. — [7]) 1903 Generaleinfuhr 313,8, Generalausfuhr 334,2 Mill. Mk. [*1891 Generaleinfuhr 127,2, Generalausfuhr 179,3 Mill. Mk.*] Vgl. Bd. I, § 121.

Die Vereinigten Staaten von Amerika. (Die Union.)

I. Land und Leute.

§ 403. Lage, Grenzen, Gröfse und staatliche Einteilung. Unter allen Wirtschaftsgebieten der Erde hat kein einziges eine derartig günstige Lage und ist kaum ein anderes von der Natur so verschwenderisch ausgestattet worden als die Union. Von zwei Ozeanen bespült ist diesem einzigen biozeanischen Weltwirtschaftsreich von der Natur aus eine Macht verliehen, die es weit über andere Wirtschaftsreiche erhebt.

Die Vereinigten Staaten erstrecken sich vom 25° n. Br. bis zum 49° n. Br., mithin durch 24 Breitengrade oder 2664 km (etwa die Eisenbahnstrecke Petersburg-Berlin-Ostende). Der östlichste Punkt, im NO des Staates Maine, schneidet den 67° w. L. und der westlichste Punkt, Kap Flattery am Eingang der San Juan de Fucastraße, liegt nahezu auf dem 125° w. L. Die mittlere westöstliche Erstreckung (auf dem 40°) beträgt 4270 km (etwa die Eisenbahnstrecke Liverpool—London—Paris—Budapest—Konstantinopel). Newyork liegt unter dem 41° (40° 45'') n. Br., also in derselben Breitenlage wie Neapel (S. 427); San Francisco, St. Louis und Washington liegen ungefähr in der Breitenlage von Palermo (38° n. Br.).

Die Grenzen der Vereinigten Staaten sind im O und W und großenteils auch im S natürliche Grenzen, im N sowohl wie im SW sind sie künstlich.

Unter den Weltwirtschaftsreichen ist die Union das drittgrößte Reich der Erde mit 9421000 qkm und 76,2 Mill. Bewohnern (8 auf 1 qkm); ohne die Nebenländer Alaska und Hawai umfaßt sie 7851000 qkm mit 76 Mill. Bewohnern (10 auf 1 qkm). Die Union steht bezüglich ihres Areals zwischen Europa und Australien; sie hat demnach eine kontinentale Größe.

Nachdem im Frieden zu Versailles, 1783, die Unabhängigkeit der 13 ursprünglichen Kolonien von dem Mutterlande Großbritannien anerkannt worden war, breiteten sich die Vereinigten Staaten als einheitliches Staatsgebilde schnell nach W aus. Bis 1803 war das Land bis zum Mississippi mit Ausnahme des Küstengebietes im S erworben worden. 1803 wurde das frühere Louisiana-Territorium von Frankreich gekauft, das die Westgebiete des Mississippi-Missouri bis zu den Felsengebirgen mit Ausnahme von Texas umfaßte. 1819 wurde Florida gekauft und den Spaniern der Rest des südlichen Küstengebietes bis zum Mississippidelta genommen. 1845 annektierten die Vereinigten Staaten Texas und 1846 endgültig das Oregongebiet im NW. 1848 wurde die große Südwestecke (das mexikanische Territorium) von Mexiko an die Union abgetreten und 1853 die Südgrenze dieses Gebietes zugunsten der Union noch besser abgerundet. 1867 wurde von Rußland Alaska für 28 Mill. Mk. gekauft. 1898 wurden die hawaischen Inseln als Territorium einverleibt; fernerhin mußte in diesem Jahre Spanien Kuba, Portoriko, die Philippinen und Guam, die größte

Insel der Marianen, abtreten. 1900 erwarben die Vereinigten Staaten die zwei kleinen Ostinseln von Samoa, deren größere und schönere „Tutuila" ist.

Mit dem Jahre 1904 sind die letzten unselbständigen Staatsteile (Territorien) innerhalb der festländischen Staatenkette als Vollstaaten in die Union aufgenommen worden, so daß die Vereinigten Staaten gegenwärtig aus 49 Staaten, 1 Bundesdistrikt (Distrikt Columbia) und 2 Territorien bestehen. Letztere beiden sind die Außenländer Alaska und Hawai. Nach ihrer Lage teilt man die Staaten in Nord-, Süd- und Weststaaten ein.

Die Gruppe der *Nordstaaten* setzt sich zusammen aus den Neuenglandstaaten (Maine, Newhampshire, Vermont, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island), den mittleren atlantischen Staaten (Newyork, Pennsylvanien, Newjersey, Delaware, Maryland, Distrikt Columbia), den nordöstlichen Zentralstaaten (Michigan, Wisconsin, Illinois, Indiana, Ohio, Westvirginia, Kentucky) und den nordwestlichen Zentralstaaten (Minnesota, Nord- und Süddakota, Nebraska, Kansas, Jowa, Missouri); die Gruppe der Südstaaten wird gebildet von den südatlantischen Staaten (Virginien, Nord- und Südcarolina, Georgia, Florida), den südöstlichen Zentralstaaten (Tennessee, Alabama, Mississippi) und den südwestlichen Zentralstaaten (Arkansas, Louisiana, Texas, Oklahoma, dem neuen Indianerstaat). Als *Weststaaten* bezeichnet man die Felsengebirgestaaten (Montana, Wyoming, Colorado, Neumexiko), die Plateaustaaten (Idaho, Utah, Nevada, Arizona) und die pazifischen Staaten (Washington, Oregon, Kalifornien)[1].

[1])

	Areal in 1000 qkm	Bevölkerung in Mill.	Bevölkerung auf 1 qkm
a. Die Nordstaaten.			
1. Neuenglandstaaten (Maine, Newhampshire, Vermont, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island)	175	5,6	32
2. Mittlere atlantische Staaten (Newyork, Pennsylvanien, Newjersey, Delaware, Maryland, Distrikt Columbia)	807	17,1	56
3. Nordöstliche Zentralstaaten (Michigan, Wisconsin, Illinois, Indiana, Ohio, Westvirginia, Kentucky)	812	19,1	23
4. Nordwestliche Zentralstaaten (Minnesota, Nord-, Süddakota, Nebraska, Kansas, Iowa, Missouri)	1840	10,8	8
Die Nordstaaten zusammen	2633	52,1	20
b. Die Südstaaten.			
5. Südatlantische Staaten (Virginien, Nord-, Südcarolina, Georgia, Florida)	633	7,8	12
6. Südöstliche Zentralstaaten (Tennessee, Alabama, Mississippi)	364	5,4	15
7. Südwestliche Zentralstaaten (Arkansas, Louisiana, Texas, Oklahoma, Indianerstaat)	1137	6,5	6
Die Südstaaten zusammen	2134	19,8	9
c. Die Weststaaten.			
8. Felsengebirgestaaten (Montana, Wyoming, Colorado, Neumexiko)	1221	1,1	0,9
9. Plateaustaaten (Idaho, Utah, Nevada, Arizona)	1019	0,6	0,6
10. Pazifische Staaten (Washington, Oregon, Kalifornien)	843	2,4	3
Die Weststaaten zusammen	3083	4,1	1,3
Vereinigte Staaten ohne Außenländer	7851	76,0	10
d. Die Außenländer.			
Territorium Alaska	1553	0,06	0,04
Territorium Hawai	17	0,15	9
Vereinigte Staaten	9421	76,2	8

§ 404. Bevölkerung, Einwanderung, Siedelung. Von der alteinheimischen Bevölkerung, den Indianern, zählte man 1900 nur noch 237200 Seelen; sie sind auf bestimmte Gebiete (Indianerreservationen) zurückgedrängt. Trotz aller Fürsorge der Union gehen die Indianer mehr und mehr ihrem Untergang entgegen. Die fremde Besiedelung begann mit *Raleigh* im Jahre 1584; aber erst im vergangenen Jahrhundert nahm sie einen ungeahnten Aufschwuug, der durch die große Einwanderung germanischer Völker, insbesondere der Deutschen, veranlaßt wurde. Das Grundelement der neuen Bevölkerung blieb indes das englische. Englische Anschauungen, Sitten und Gebräuche wurden bei dem Tochtervolk maßgebend. Das deutsche Element konnte nur mehr ergänzen und mildern, nicht aber den eigentlichen amerikanischen Typus schaffen. Die politisch reiferen, in der parlamentarischen Regierung und Selbstverwaltung vorgeschulten Engländer mußten ohne Zweifel den größten Einfluß auf das neue Staatsgebilde ausüben. Auch waren sie die älteren Ansiedler, nöch bevor sich Pennsylvanien zu einem Kleindeutschland in Amerika entwickelte. Aus den Mischungen der verschiedenen germanischen Stämme ist der Angloamerikaner hervorgegangen. An diesem Mischungsprozeß nahmen auch Romanen und Kelten (Iren) Anteil.

Einwanderung. Seit dem Jahre 1821[1]) sind reichlich 19 Mill. Menschen in die Vereinigten Staaten eingewandert, davon entfällt der größte Anteil auf die Deutschen (26%); ihnen folgen Irländer (20%), Engländer (16%), Norweger und Schweden, in größerem Abstande die Einwanderer aus Kanada und Neufundland, aus Italien, Österreich-Ungarn, Rußland, Polen und andern Ländern. Aus den Zeiten des politischen Wirtschaftsbetriebes durch Negersklaven stammen die zahlreichen Neger, besonders im S des Landes. In der letzten Volkszählung (1. Juni 1900) hat man 8,8 Mill. Neger und Mulatten gezählt, wovon allein 3,6 Mill. in den südlichen Küstenebenen wohnen. Neu einwandernde Neger vergrößern die Negerbevölkerung nicht mehr (ihre Auswanderung gerade wäre der Regierung der Vereinigten Staaten mehr als erwünscht), und doch haben sie sich ganz beträchtlich vermehrt (1860 vor der Sklavenbefreiung gab es nur 4,4 Mill. Schwarze). Im O des Landes, in Kalifornien, fingen seit der Mitte des 19. Jahrhunderts die Chinesen an, sich recht behaglich zu fühlen. Doch wurde die „gelbe Gefahr" durch ein Einwanderungsverbot vom Jahre 1888 bis auf weiteres gedämpft. In der Union zählt man gegenwärtig über 100000 Chinesen, nicht ganz soviel Japaner[2]).

Der Nordamerikaner. Für die Entwicklung des amerikanischen Charakters waren neben der Völkermischung und der Eigenart des Landes der politisch geschlossene Einheitsstaat und dessen Unabhängigkeit von größter Bedeutung. Der Angloamerikaner oder kurzweg Nordamerikaner (mehr spöttisch „Yankee") zeichnet sich durch Tatkraft, praktischen Sinn und gesunden Menschenverstand, Arbeitsfreude wie Arbeitskraft bei größter Anspannung von Körper und Geist aus. Das große und ausgedehnte Land der Union hat seinen Bewohnern einen weiten Blick und eine gewisse Ausdehnungsfreudigkeit gegeben. Trotzdem läßt sich nicht in Abrede stellen, daß

[1]) Seit diesem Jahre liegen genauere Zählungen vor. — [2]) 1900: Chinesen 119050 Japaner 85986.

das Wechselvolle der amerikanischen Landschaft, besonders des amerikanischen Klimas dem amerikanischen Charakter etwas Sprunghaftes verliehen hat, das zuweilen ans Gewaltsame grenzen kann; dazu kommt ein ausgesprochener Egoismus. Wenn wir den Nordamerikaner mit dem Deutschen vergleichen, so hat er diesem gegenüber eine größere Beweglichkeit und Vielseitigkeit voraus, dagegen steht er ihm an Originalität und Tiefe des Gemüts nach. Die zahlreiche Negerbevölkerung und das Verhalten gegen sie ist für die Union eine der größten sozialen Fragen, wenn nicht überhaupt die größte. Mit der Aufhebung der Sklaverei waren die größten sozialen Wirrnisse geschaffen worden. Der Neger fiel großenteils in seine ursprüngliche Faulheit und Sinnlichkeit zurück. Der Gegensatz zwischen dem Weißen und dem Schwarzen ist gegenwärtig zu einer unerquicklichen Schärfe zugespitzt worden. Ein Ausgleich und eine Besserung wird erst dann möglich sein, wenn die Neger in ihrer Gesamtheit wieder zu Handwerkern, zu Landwirten, überhaupt zur regelmäßigen Tätigkeit erzogen sein werden.

Volksdichte und Siedelung. Im Jahre 1890 verfügte die Union über 63,1 Mill. Bewohner, 1900 bereits über 76 Mill. Innerhalb 10 Jahre ist ein Zuwachs von 21 % erfolgt. Von diesem Zuwachs entfällt der größte Teil auf die Einwanderer (10,3 Mill.). Eine Durchschnittsdichte von 10 Seelen auf 1 qkm ist für das große fruchtbare und vielerlei Erwerb bietende Land noch außerordentlich gering. Am dichtesten sind die Nordoststaaten bevölkert mit 50 bis 100 und über 100 Einwohnern auf 1 qkm[1]), am wenigsten dicht die Weststaaten, die weit hinter der mittleren Durchschnittsdichte zurückbleiben.

Von dem riesigen Wachstum der Bevölkerungszahl der Union zeugen die 38 Großstädte[2]) des Jahres 1900. 1800 gab es noch keine Großstadt [Newyork 60500 E.], 1850 auch nur 6 (Baltimore, Boston, Cincinnati, Neworleans, Newyork [516000 E.] und Philadelphia). Unter den 38 Großstädten gibt es 3 Millionenstädte: *Newyork* 3,4 Mill. E., *Chicago* 1,7 Mill. E. [1850: 30000], *Philadelphia* 1,3 Mill. E., sodann 3 Halbmillionenstädte: *Baltimore*, *Boston*, *St. Louis* [1850 : 78000]. Die 13 Städte mit 200 bis 500000 Bewohner sind: *Buffalo*, *Cincinnati*, *Cleveland*, *Detroit*, *Jersey City*, *Louisville*, *Milwaukee*, *Minneapolis*, *Newark*, *Neworleans*, *Pittsburg*, *San Francisco*, *Washington*. Als Großstädte mit 100 bis 200000 Bewohnern zählte man 1900 19 Orte[3]).

§ 405. Berufsgliederung. Die Landbevölkerung hat das entschiedene Übergewicht in der Union. Aber auch nach dieser Richtung ist eine bemerkenswerte Verschiebung im Laufe der Zeiten erfolgt. 1790 verhielt sich die Landbevölkerung zur Stadtbevölkerung wie 33 : 1, 1900 dagegen wie 3 : 1[4]). Auch in der Union macht sich wie in Europa der Zug nach der Großstadt geltend; und dieser Zug hat selbst in der Union die Abnahme der Bevölkerung mancher Gegenden herbeigeführt, besonders in der Nachbarschaft größerer Industriezentren.

---

[1]) Massachusetts 180, Rhode Island 182 Bew. auf 1 qkm. — [2]) Vgl. zweiten Teil von Anmerkung 1 auf S. 41. — [3]) Alleghany, Columbus (Ohio), Denver, Fall River (Massachusetts), Indianapolis, Kansas City (Missouri), Los Angeles (Kalifornien), Memphis, Newhaven (Connecticut), Omaha, Patersen (Newjersey), Providence (Rhode Island), Rochester (Newyork), St. Joseph (Missouri), St. Paul (Minnesota), Scranton (Pennsylvanien), Syracuse (Newyork), Toledo (Ohio), Worcester (Massachusetts). — [4]) Vgl. Bd. I, § 109.

Mit Berücksichtigung der Berufstätigkeit und -fähigkeit zählte man 1900 in der Union 58,2 Mill. über 10 Jahre alte Menschen. Davon war die Hälfte ohne Beruf; 10,4 Mill. Menschen gehörten der Landwirtschaft an, 7,1 Mill. dem Bergbau, der Industrie und Fischerei, 5 Mill. dem Handel und Verkehr; der Rest entfiel auf andere Berufe. Der Landwirt oder Farmer spielt die erste Rolle im wirtschaftlichen Leben der Union; von seinem Wohlstand, von seiner Kaufkraft hängt der Wohlstand der Industrie, überhaupt der übrigen Bevölkerung ab. Die Landwirtschaft wird hauptsächlich von den Einwanderern germanischer Rasse gepflegt.

1900 zählte man in der Union (mit Ausschluß der Außenländer) 5700000 Farmen, darunter 1/8 Mill. Farmen mit je einer Fläche von 4 und mehr qkm. Die gesamten Farmen haben im Durchschnitt eine Größe von rund 1/2 qkm (59 ha). In der Union, besonders im W, ist noch viel Land übrig für den landwirtschaftlichen Betrieb [1]. Durch Bewässerungsanlagen, die in großem Umfange geplant sind, sollen selbst die steppen- und wüstenhaften Gebiete des W der Kultur gewonnen werden.

Von allen landwirtschafttreibenden Völkern haben die Nordamerikaner die größten Fortschritte zu verzeichnen (vgl. die Ernteerträge Anmkg. S. 444). Da dem Farmer im Verhältnis zu seinem ausgedehnten Besitz nur wenige Menschen zur Verfügung stehen, so war er mehr denn ein Landwirt anderer Länder auf Maschinen angewiesen, und er hat sich infolgedessen Maschinen konstruiert, die sogar den alten Ackerbaustaaten mustergültig wurden. Der amerikanische Farmer [2] wird nicht müde, die neuen und neuesten Methoden der Bewirtschaftung anzuwenden, und zeichnet sich darin geradezu vor unserm Bauer aus, der nur zu gern an dem Althergebrachten festhängt.

Ebenso ist die Industriebevölkerung in ihrer Gesamtheit leistungsfähiger als die von Deutschland und Großbritannien, da in Amerika eine Arbeitsteilung bis ins kleinste herrscht, so daß jeder Arbeiter in seiner einzigen Arbeitsverrichtung geradezu Spezialist ist. Er verdient bei achtstündiger Arbeitszeit mehr als der europäische Arbeiter [3]; dabei hat er Brot und Mehl billiger, nicht aber Kleidung und Wohnung; auch erfreut er sich nicht der Schutzmaßnahmen und der Fürsorge für das Alter wie der deutsche Arbeiter. Die Menschenarbeit wird so viel wie möglich durch Maschinenarbeit ersetzt [4].

Die Bewohner der Union, die ausschließlich Handel und Verkehr treiben, machen 10% der Gesamtbevölkerung aus, von der tat-

---

[1]) Nach den amerikanischen Heimstättengesetzen von 1862, 1864 und 1866 verkauft die Regierung das Land zu 1¼ bis 1½ Dollar für einen Acre (4047 qm), nur das Regierungsland längs der Bahnen stellt sich auf 3 Dollar für einen Acre. (Wie billig!) — [2]) Was vom Farmer gilt, gilt übrigens in der Union auch vom Gewerbe- und Industrietreibenden. — [3]) Der Durchschnittsverdienst des Arbeiters und des Beamten der Geschäfte und Fabriken i. J. 1900 und [*1890*]: des Arbeiters 1861,71 [*1890,53*] Mk. oder 6,09 [*6,00*] Mk. für je einen Arbeitstag (310 Arbeitstage im Jahre); des Beamten 4326,03 [*3612,84*] Mk. oder 360,50 [*301,07*] Mk. für je einen Monat. — [4]) Brauchte eine Person früher ungefähr 10 Stunden, um die Samen von ¾ kg Baumwolle zu pflücken, so kann jetzt in derselben Zeit die Entsamungsmaschine der Baumwolle 3500 kg bearbeiten; diese Maschine ermöglichte den Riesenumfang der heutigen Baumwollenernte.

sächlich beschäftigten sogar 25 %. Auch hier bekundet sich wieder der weitschauende, nur auf das Große gerichtete Blick des Amerikaners. Aus der Mitte der Industrie-, Handel- und Verkehrtreibenden entstanden jene großen Geschäfts- und Fabrikationskombinationen, die unter der Bezeichnung „Trusts" (Trusts and Industrial Combinations) bekannt sind[1]). Das Nominalkapital der Trusts betrug im Jahre 1903 gegen 37 Milliarden Mk. Gegenwärtig arbeiten in den amerikanischen Trusts etwa 26 Milliarden Mk. — Der Konzentration des Großkapitals steht die Konzentration der Arbeiterschaft gegenüber, besonders durch die „American Federation of Labor" mit ihrem Hauptsitz in Washington. Die Trusts haben in der Union selbst ihre meisten und entschiedensten Gegner; sie entsprechen auch weniger dem Rechtsgefühl der Gesamtnation[2]).

§ 406. Kennzeichen des amerikanischen Weltwirtschaftsgebietes. Die Monroedoktrin (vom 2. Dezember 1823), die zum Ausdruck brachte,

---

[1]) Die Trusts sind nicht mit unsern Kartellen oder Syndikaten zu verwechseln; sie sind mehr „solche Organisationen, die sich innerhalb bestimmter Gewerbszweige oder für bestimmte Gebiete kapitals- und betriebsmäßig vereinigt oder gemeinsamer Leitung unterstellt haben — oft unter gleichzeitiger Kontrolle des Rohmaterials".

Die Trusts der Union (am 1. Sept. 1903).

Branchen	Anzahl d. Gesellschaften	Nominalkapital in Mill. Mk.	*Größte Gesellschaft*	*Gewerbszweig*	*Nominalkapital in Mill. Mk.*
Eisen, Stahl, sowie Fabrikate daraus	51	9693,6	*United States Steel Corporation, Newyork.*	*Eisen, Stahlfabrikate.*	*6003,1*)*
Metalle, außer Eisen und Stahl	20	2954,3	*Amalgamated Copper Co., Newyork.*	*Kupfer.*	*651,0*
Elektrizität, Beleuchtg. u. Heizg.	24	2924,1	*Consolidated Gas Co. of Newyork, Newyork.*	*Gasbeleuchtung.*	*600,6*
Nahrungsmittel	38	2523,8	*American Sugar Refining Co., Newyork.*	*Zucker.*	*378,0*
Verkehrsunternehmungen	2	2499,0	*Northern Securities Co., Newyork.*	*Bahnverkehr.*	*2400,0*
Telegraph und Telephon	7	2053,4	*American Bell Teleph. & Telegr. Co., Boston.*	*Telephon und Telegr.*	*1209,6*
Chem. Fabrikate, Öle und Farben	14	1637,2	*Standard Oil Co., Newyork.*	*Erdöle.*	*420,0*
Maschinen	27	1588,8	*Deering Harvester Co., Chicago.*	*Landwirtschaftsmaschinen.*	*504,0*
Bahnausrüstung	15	1409,1	*Pullmann Co., Chicago.*	*Palastwagen.*	*310,8*
Tabak	7	1301,6	*Consolidated Tobacco Co., Philadelphia.*	*Tabak.*	*331,6*
Kohle und Koks	19	1185,2	*Pittsburg Coal Co., Pittsb.*	*Hartkohle.*	*268,8*
Leder und Gummi	9	986,6	*U. S. Rubber Co., Newyork.*	*Gummischuhe.*	*260,4*
Textilwaren	13	829,5	*Amer. Woolen Co., Boston.*	*Wolltuche.*	*210,0*
Papier	14	800,9	*International Paper Co., Corinth (Newyork).*	*Zeitungspapier.*	*231,0*
Glas- und Töpferwaren	19	643,4	*Harbison-Walker Refractories Co., Pittsburg.*	*Feuerfeste Ziegeln.*	*130,2*
Holz	12	554,4	*Marsden Co., Philadelph.*	*Zellulose.*	*210,0*
Brauerei und Brennerei	8	546,0	*Destillers Securities Corp., Newyork.*	*Spirituosen.*	*203,7*
Verschiedenes	42	2404,5	*U. S. Realty & Construction Co., Newyork.*	*Häuserbau.*	*277,2*
	341	36530,4			

*) *Aktien und Bonds.*

[2]) Über den Volkswohlstand der Vereinigten Staaten vgl. Bd. I, § 110 und über die Staatsschulden der Union Bd. I, § 114.

daß Amerika nur den Amerikanern gehöre und irgend welche Einmischung in amerikanische Verhältnisse von seiten Europas tatkräftig abzuwehren sei, hatte mehr den Charakter der Abwehr und war das Kennzeichen der Vereinigten Staaten im vergangenen Jahrhundert; im neuen Jahrhundert ist ihr Kennzeichen der expansive Imperialismus, der nach größeren Lebensauffassungen kraftvoll hinarbeitet, der das amerikanische Wirtschaftsgebiet zu einem echten Weltwirtschaftsgebiet auszugestalten strebt. In diesem gewaltigen Ringen geht indessen nicht alles glatt und ohne Störung vorüber, wie die letzten wirtschaftlichen Krisen der Vereinigten Staaten bewiesen haben. Wie aber der Riese, der nach jedem Fall mehr Kräfte von der Mutter Erde erhielt, so haben auch die Vereinigten Staaten trotz aller wirtschaftlichen Rückschläge in den unerschöpflichen Reichtümern ihres Bodens die sichere Gewähr einer vorwärtsgehenden Entwicklung. Großbritannien, Deutschland und die Vereinigten Staaten sind die drei großen Beherrscher des Welthandels. Deutschland hat wohl die Union als Konkurrent zu achten, aber nicht zu fürchten. Die hohen Lohnsätze, die kürzere Arbeitszeit korrigieren die Preise im Wettbewerbe auf dem Weltmarkt. Und das Land der „unbegrenzten Möglichkeiten" bleibt somit immer wieder ein Land der begrenzten Möglichkeiten.

II. Die Naturerzeugnisse (Urproduktion) der Union.

§ 407. Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Allgemeines. Die Vereinigten Staaten stehen dem europäischen Westen als ein Land von unbegrenzter Fruchtbarkeit gegenüber. Aber auch die Union hat nicht durchgängig gleichwertigen Fruchtboden. Alte Kornkammern des Ostens der Union sind schon vielfach verlassen worden, nachdem sie durch Raubbau, d. h. ohne jedwede Düngung, ihre ursprüngliche Fruchtbarkeit eingebüßt hatten und sich im W neue Fruchtebenen öffneten. Trotz der schnellen Entwicklung des Ackerbaus und der schnellen Besiedelung längs der Eisenbahnen ist das Land zum größten Teil noch unbewohnt und unkultiviert[1]).

Dem Klima entsprechend lassen sich zwei große Kulturzonen unterscheiden: eine feuchte östliche und eine trockene westliche. Die Grenze zwischen beiden wird durch einen Saum gegeben, der von dem 100° und 103° w. L. v. Gr. begrenzt wird. Eine schmälere dritte Zone schiebt sich zwischen dem trocknen Westgebiet und Pazifischen Ozean ein.

Das feuchte Ostgebiet. Zwischen 81° und 95° w. L. heben sich die fruchtbaren Bodenebenen des Missouri-Mississippi-Ohiogebietes besonders hervor; dies Gebiet gilt allgemein als die „fruchtbare Zone" (*The Fertile Belt*). Sie ist die Kornkammer der Vereinigten Staaten; sie bedeckt eine etwa fünfmal so große Fläche als die pontische Kornkammer

---

[1]) Von der Gesamtfläche der Union sind gegenwärtig 3 Mill. qkm benutzt, 3,7 Mill. qkm unbenutzt und 626800 qkm staatlich reserviert.

Europas (mit Einschluß der Ungarischen Tiefebene), und bei einem jährlichen Regenfall von 100 bis 110 cm ist hier niemals eine Dürre wie in Ungarn oder Südrußland zu befürchten, wo die Regenmengen oft kaum ein Drittel des amerikanischen Ausmaßes erreichen. Darum ist die stetig ansteigende Kurve der Erzeugung von Getreide in den Vereinigten Staaten erklärlich[1]). Wohl hat der Ackerbau oft durch die strengen Winter und Frühlingsfröste zu leiden, auch durch den Raubbau[2]), aber alle die entstandenen Nachteile werden durch die warmen Sommer, die reichlichen Niederschläge und die Fülle des jungfräulichen Bodens, der sich immer von neuem darbietet, wieder wett gemacht.

Der dürre Westen. Er ist da, wo nicht durch künstliche Bewässerung nachgeholfen werden kann, durch die Unsicherheit der Ernten charakterisiert. Selbst Kalifornien leidet an dieser Unsicherheit. Die Bewässerung des Westens bildet eine der größten Kulturaufgaben der Union für die Zukunft. Wohl ist der Rio Grande und andere Flüsse am Ostrande der Felsengebirge schon vielseitig durch künstliche Maßnahmen verzweigt worden, wohl sind im östlichen Texas über 1000 qkm und in andern Gebieten fast ähnlich große Flächen durch artesische Brunnen der Kultur gewonnen worden, aber trotzdem bedeuten diese bewässerten Flächen nichts gegenüber der ungeheuren Ausdehnung des Trockengebietes.

Der pazifische Rand der Union unterscheidet sich nicht bloß klimatisch, sondern auch kulturell von dem übrigen Westen. Mais und Baumwolle treten in der Kultur zurück, dafür bringt der Weizen außerordentlich reiche Ernten hervor, und das südliche Kalifornien ist kaum wie ein anderes Gebiet der Union für die Agrumenkultur geeignet.

Der äußerste Norden der Vereinigten Staaten gehört der Haferzone an[3]). Sie geht südwärts (in der Mitte und im O) in die Weizen- und Maiszone über, im W dagegen in die Gerstenzone, die sich erst mehr im S, besonders im kalifornischen Tale, der Weizenzone anschließt. Die Maiszone geht in der Region der subtropischen Sommerregen in die Baumwollenzone über, die sich von Neumexiko als breites Band in

---

[1])	Anzahl der bestellten qkm			Ernteertrag in Mill. t				Gesamtwert der Ernte in Mill. Mk.	
	1866	1900	*1908*	1866	1900	*1908*	(1904)	1866	1900
Mais	138810	337120	*356504*	22,1	58,5	*57,05*	(69,0)	2438,9	3155,0
Weizen . . .	62320	172000	*200084*	4,4	14,2	*17,85*	(14,4)	1402,0	1372,1
Roggen . . .	6070	6440	*7718*	0,5	0,6	*0,75*		108,7	51,2
Hafer	3600	110787	*111751*	3,9	11,7	*11,37*		568,3	876,5
Gerste	2020	11712	*20197*	0,2	1,8	*2,88*		47,9	101,2
Buchweizen . .	4050	2480	*3254*	0,6	0,2	*0,36*		93,2	22,3
Kartoffeln . .	4450	10566	*11805*	3,3	6,5	*7,66*		343,1	380,1
Heu	71680	158240	*161475*	22,0	50,9	*61,10*		1329,3	1868,6
Summe . .	292930	809245	*872788*	57,0	133,9	*158,52*		6326,4	7827,0

[2]) Die natürliche Fruchtbarkeit hält bei geringem Boden ohne jegliche Düngung 5 Jahre an, bei dem besten schwarzen Tieflandboden in der „fruchtbaren Zone" 20 Jahre. Doch wird der Boden ohne Düngung noch viel länger ausgenutzt. Infolge dieses Raubbausystems gehen die jährlichen Erträgnisse verschiedener Gebiete, wie der atlantischen Staaten, zurück. Darum das Vorrücken nach W, um immer wieder Neuland zu gewinnen! Dieses Vorrücken nach W ist ein Hauptgrund des Entstehens der Expansionspolitik der Vereinigten Staaten! — [3]) Vgl. Bd. I, § 52.

großem Bogen nach Nordcarolina hinüberschwingt. Den äußersten Südrand mit der Halbinsel Florida bezeichnet man am besten als Zuckerrohr- oder Reiszone.

Der amerikanische Landwirt bebaut im Durchschnitt 18 ha (der französische über $5^1/_4$, der deutsche nicht ganz 4 ha). Die Vereinigten Staaten liefern etwa ein Viertel (23 %) aller landwirtschaftlichen Pflanzenprodukte der gemäßigten Zone (Rußland etwa 15 %, Deutschland 12 %, Frankreich 12 %). Es ist darum leicht erklärlich, daß die Union, die von kaum 5 % der Erdbevölkerung bewohnt wird, die großen selbsterzeugten Getreidemengen nicht allein verzehren kann [1]) und auf einen großen Getreideexport angewiesen ist. Der Wert der gesamten landwirtschaftlichen Erzeugnisse hat gegenwärtig eine Höhe von 20 Milliarden Mk. erreicht, und nicht ganz ein Fünftel davon gelangt zur Ausfuhr [2]). Der größte Getreidemarkt der Union, wenn nicht der ganzen Welt, ist Chicago, wo an die 100 „Corn"-Elevatoren der Aufspeicherung des Getreides dienen; diesem Ort reihen sich Buffalo an, mit halbsoviel Elevatoren als Chicago, ferner Duluth, Milwaukee, Minneapolis, Des Moines, St. Louis, Memphis, San Francisco u. a.

§ 408. Die wichtigsten Erzeugnisse der Pflanzenwelt. Für den Nordamerikaner ist der Mais die wichtigste Getreideart. Er bezeichnet ihn kurzweg als „Corn", geradeso wie andere Völker ihre bevorzugteste Brotfrucht „Korn" nennen (der Deutsche und Norweger den Roggen, der Schotte den Hafer, der Franzose den Weizen). Er gedeiht überall, in dessen am vorzüglichsten südlich von 42° n. Br. und östlich vom 103° w. L. Die Staaten Ohio, Indiana, Kentucky, Illinois, Jowa, Nebraska, Missouri, Arkansas werden geradezu als die „Corn-Surplus-States" bezeichnet. Unter allen Ländern der Erde erzeugt die Union den meisten Mais (90 % der Welterzeugung). Der Wert der Maisernte schwankte in den letzten Jahren zwischen über und unter 3 Milliarden Mk. Der Mais gestattet die vielseitigste Verwendung, sowohl als Menschennahrung (geröstet, gekocht, eingelegt, gemahlen, als Zucker verarbeitet), wie als Viehfutter (hierbei auch Benutzung der Halme und Blätter) und Streumaterial.

Wichtiger für die Ausfuhr als der Mais ist der Weizen. Die Staaten, die die oben genannten Maisstaaten vom Atlantischen Ozean bis zur mexikanischen Grenze umziehen, sind die reichsten Weizenanbaugebiete der Union (also Pennsylvanien, Michigan, Minnesota, die beiden Dakota und Kansas). Aber auch Ohio, Indiana, Jowa, Nebraska und Missouri sind bedeutende Weizenproduktionsländer, wie auch die pazifischen Staaten Kalifornien, Oregon und Washington. In den größeren Ortschaften dieser genannten Staaten wird das Getreide aufgestapelt (darum *Collecting places*), damit es von da aus dem industriereichen Osten, vor allem aber den Getreideexporthäfen zugehe. Die westlich gelegenen Länder

[1]) Über den Umfang der Erzeugung von Getreide für die Zukunft vgl. Anmerkung 1, S. 395. — [2]) Der Wert der landwirtschaftlichen Erzeugnisse (des Ackerbaus und der Viehzucht) betrug 1870 10277, 1900 19904 Mill. Mk. (Zunahme 94 %). Der Wert der Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse betrug 1866 1783; für 1900, 1903 u. 1904 vgl. Anmerkg. 5, S. 472.

sind die weizenreichsten Gebiete[1]; überhaupt ist der Weizenbau die Kultur des Neulandes. Die Vereinigten Staaten erzeugen nahezu ein Viertel des gesamten Weizens der Erde[2].

Der Anbau von Roggen ist neben dem des Buchweizens am geringsten. Er wird nur für den Eigenbedarf kultiviert, besonders von Deutschen und Norwegern, die ihn als Brotfrucht von ihrer Heimat aus gewöhnt sind, also vorwiegend in Pennsylvanien, Newjersey, Rhode Island, Connecticut, Massachusetts, Newyork, Michigan, Wisconsin, Colorado, Kansas und im N von Texas. In Montana und Norddakota findet fast gar kein Roggenbau statt, wohl aber wieder in einer südlichen Zone, die sich zwischen 30° und 33° n. Br. am Mexikanischen Golf dahinzieht und den Atlantischen Ozean im 35° n. Br. erreicht.

Der Hafer erfreut sich überall eines größeren Anbaues, mit Ausnahme der beiden Dakota, der pazifischen und der Felsengebirgsstaaten. Er hat in den letzten Jahrzehnten verhältnismäßig mehr denn ein anderes Getreide an Anbaufläche gewonnen, so daß die Union heute an erster Stelle unter allen Hafer erzeugenden Ländern steht. Sie liefert zu der gesamten Welternte ein reichliches Viertel.

Die Gerste, die vor drei Jahrzehnten noch weniger Anbaufläche als der Roggen besaß, hat jetzt die Roggenkulturfläche bedeutend überholt, besonders infolge der gesteigerten Nachfrage nach Gerste durch die Einführung der deutschen Bierbrauerei. Ihre intensivste Kultur findet sie im N der mittleren Union, im NO, in den ertragreichsten Getreidelandschaften des Felsengebirges und in den pazifischen Randgebieten.

Wenig hervorragend ist der Anbau von Buchweizen, der gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts sogar erheblich zurückgegangen war, gegenwärtig indessen sich wieder hebt, da die Nachfrage nach Buchweizenmehl und -grütze wieder größer geworden ist. Das Hauptanbaugebiet liegt im NO der Union, in den Neuenglandstaaten und besonders im Staate Newyork.

Der Kartoffelanbau hat wohl mit der Vermehrung der Bevölkerung auch zugenommen, aber die Kartoffel hat kein entschiedenes Übergewicht in der Ernährung der Bevölkerung eines Landes gewonnen, wo ein nahrhaftes Getreide, der Mais, im Überfluß erzeugt wird. Die intensivste Kultur der Kartoffel, und zwar der *Irish Potato*, befindet sich in den Industriestaaten, also in den Ländereien des NO, wie in Newhampshire, Massachusetts, Connecticut, Rhode Island, Newyork, Newjersey, Pennsylvanien, auch in Colorado. Die Kartoffel wird im S durch die Batate (süße Kartoffel, *Sweet Potato*) ersetzt[3]. Diese Knollenfrucht bildet für die Südstaaten einen wichtigen Ausfuhrgegenstand nach den Nordstaaten, wo ihr Genuß auch sehr verbreitet ist. Südlich des 35° werden mehr Bataten als Kartoffeln angebaut.

---

[1]) 1902 betrug die Weizenernte der wichtigsten Weizenstaaten in Mill. t: Minnesota 2,17; Norddakota 1,71; Missouri 1,53; Nebraska 1,48; Kansas 1,25; Süddakota 1,20; Ohio 0,99; Indiana 0,97; Illinois 0,89; Pennsylvanien 0,67; Washington 0,64; Kalifornien 0,61; Michigan 0,51; Oregon 0,42; Jowa 0,41. — [2]) Vgl. Bd. I § 57. — [3]) Vgl. Bd. I, § 58.

Tomaten, Eierpflanzen, Kürbis (*Squash*), Melonen (Wassermelonen), Rhabarber gehören mehr der Gartenkultur an, sie fehlen auch in keinem richtigen Farmergarten.

Die Reiskultur der Vereinigten Staaten hat verschiedene Wandlungen durchgemacht; gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts war sie zurückgegangen, jetzt hebt sie sich wieder ganz bedeutend. Sie bevorzugt die sumpfigen Küstenlandschaften des Südens und erzeugt vielfach recht geschätzte Früchte, wie in Louisiana. Außer diesem Staat sind als Reisstaaten noch Texas, Mississippi, Alabama, Florida, Georgia und Südcarolina anzusprechen [1]).

Von den Hülsenfrüchten erfreuen sich Erbsen und Bohnen einer ansehnlichen Kultur, wenn der Bohnenanbau auch zurückgegangen ist, nachdem die Sklaverei aufgehoben worden war; denn die Schwarzen wurden mit Bohnen und Speck gefüttert, und nach Befreiung mochten sie in der Ernährungsweise den Weißen nichts nachgeben. Im N der Union wird mehr die kanadische Erbse (*Canadian peas*) und im S mehr die Kuherbse (*Cow peas*) angepflanzt.

Rohrzucker wird hauptsächlich in Louisiana und Texas erzeugt, Rübenzucker in Kalifornien, Nebraska, Utah und im Seengebiet, Sorghum oder Zuckerhirse in Kansas, Oklahoma, im früheren Indianerterritorium und in den Staaten am Unterlauf des Mississippi, Ahornzucker [2]) in den Nordoststaaten, besonders in Vermont, Newyork, Michigan und Ohio.

Der Hopfenbau hat der wachsenden Bierproduktion entsprechende Fortschritte zu verzeichnen; und die Union reiht sich mit dieser Kultur in die großen Hopfenbauländer der Alten Welt ein (Deutschland, England, Österreich-Ungarn und Rußland [3]). Der Hopfenbau wird im NO, auf der Halbinsel Michigan, in Wisconsin, Indiana und Illinois, ferner in Colorado und den pazifischen Staaten Kalifornien, Oregon und Washington gepflegt [4]).

Eine altberühmte und altbewährte Kultur ist die des Tabaks. Durch die Aufhebung der Sklaverei hat der Tabakbau gewonnen; denn früher wurde er in großen Plantagen, jetzt mehr in kleineren Farmen betrieben, was die Güte des Krautes wesentlich erhöht hat. Die Hauptproduktionsländer für Tabak sind (nach der Reihe des Produktionswertes): Nordcarolina, Virginien, Wisconsin, Ohio, Tennessee, Südcarolina, Pennsylvanien, Connecticut, Maryland und Newyork [5]).

Die Vereinigten Staaten sind das berühmteste Produktions- und einflußreichste Baumwollenland der Erde. Von der gesamten

[1]) Reisproduktion 1904 [1901] (1900): 218 [136] (130) Mill. kg. — [2]) Zuckerahorn, *Acer saccharinum*; der Ahornzucker wird besonders von der Landbevölkerung genossen. — [3]) Vgl. Bd. I, § 61. — [4]) Hopfenproduktion 1902: 13, 1901: 19, 1900: 16 Mill. kg. — [5]) 1903 sind 4200 qkm mit Tabak bestellt worden, die Ernte betrug 370 Mill. kg Tabak in einem Werte von reichlich 233 Mill. Mk. Davon lieferten in Mill. kg: Kentucky 121, Nordcarolina 61, Virginia 55, Wisconsin 32, Ohio 28, Tennessee 23, Südcarolina 11, Pennsylvanien 10, Connecticut 10, Maryland 10, Newyork 4. — Zur Tabak- und Zigarrenfabrikation sind 1903 noch 8,9 Mill. kg Tabak eingeführt worden, dagegen wurden 155 Mill. kg ausgeführt. [*1900 betrug die Tabakernte 317 und 1866 174 Mill. kg.*]

Weltproduktion an Baumwolle liefert die Union 65 bis 70 %[1]). Die Baumwollenkultur reichte in früheren Zeiten nördlicher als heutigestags; so brachten z. B. Illinois und die südlichen Felsengebirgs- und pazifischen Landschaften Baumwolle auf den Markt. Gegenwärtig überschreitet die intensivere Baumwollenkultur nicht den 37° nordwärts. Ihre Nordgrenze fällt ungefähr mit der Märzisotherme von 10° zusammen. Die mittlere Julitemperatur der Baumwollenzone beträgt 27°. Die hauptsächlichsten Baumwollenstaaten sind (nach dem Werte ihrer Produktionsmengen): Texas, Georgia, Mississippi, Alabama, Südcarolina, Arkansas, Louisiana und Nordcarolina[2]). Die Baumwollenzone mit regelmäßiger Kultur, die „*Cotton belt*" der Amerikaner, bedeckt etwa 1,56 Mill. qkm, d. h. die dreifache Fläche Deutschlands.

Man hat gehofft, daß die Union nachmals 50 Mill. Ballen erbauen könnte, doch nach den Erfahrungen der letzten Jahre mit dem Baumwollenschädling „Bollweevil" dürfte die Ernte eher zurückgehen[3]). Die beste aller Baumwollensorten, die Sea-Islandbaumwolle (*Gossypium barbadense*), wird in Südcarolina, Georgia und Florida gezogen. Sie gibt zwar einen geringern Ertrag als die übrigen Arten, aber der lange Stapel (bis 54,50 mm), der seidenartige Glanz, die besondere Reinheit und der dadurch erhöhte Preis machen das geringere Ernteergebnis vollständig wett. Die wichtigsten Baumwollenhäfen sind Neworleans (30 % der Gesamtverschiffung), Galveston (23 %), Savannah (14 %), Norfolk (7 1/2 %), Charleston (5 %); unter 5 % folgen: Mobile, Wilmington, Boston, Brunswick, Pensacola, Newyork, Baltimore, Philadelphia und einige kleine Häfen. Im Innern des Landes sind wichtige Baumwollenmärkte Houston in Texas, Shreveport in Louisiana, Vicksburg in Mississippi, Montgomery in Alabama, Columbia in Südcarolina.

Im N der Vereinigten Staaten wird Lein angebaut, besonders in den Uferstaaten des Missouri und des oberen Mississippi (in Süddakota, Nebraska, Minnesota, Missouri, Kansas und Idaho). Der Lein ist den Amerikanern weniger eine Faserpflanze, da ihrer Meinung nach die Entfaserung zu mühsam und kostspielig ist, als vielmehr ein Öl lieferndes Gewächs[4]). Der Hanfbau ist mit der Aufhebung der Sklaverei zurückgegangen (wegen der mühevollen Behandlung). Früher waren Kentucky und Missouri berühmte Hanfstaaten. Doch haben sich in neuerer Zeit die auf Lein und Hanf beruhenden Gewerbe außerordentlich entwickelt (S. 461), und dadurch, daß die Union die gesamte Hanfernte der Philippinen mit einrechnet, ist sie wieder zu einem Hauptlieferanten für Hanf geworden (1/6 der Weltproduktion)[5]).

Für die ausgedehnte Viehhaltung ist die Heugewinnung eine wichtige Lebensfrage geworden. In keinem Lande der Erde finden wir eine derartig große Heuproduktion wie in den Vereinigten Staaten. Die ausgedehnten Prärien, das größte natürliche Wiesenland der gemäßigten

---

[1]) Vgl. Bd. I, § 64. — [2]) Die Baumwollenernte betrug 1850: 2,3 Mill. Ballen oder (1 Ballen zu 228 kg gerechnet) 524,4 Mill. kg; 1870: 706,8; 1900: 2148,4; 1903: 2489,6; 1904 ca. 2500 Mill. kg. Welterzeugg. an Baumwolle 1903: 15,6 Mill. Ball., davon d. Union 10,6 Mill. od. 68 %. — [3]) Vgl. Bd. I, § 64 nebst Anmerkung 1. — [4]) Die Leinsamenernte betrug 1901: 727, 1900: 593 Mill. kg. — [5]) Vgl. Bd. I, § 64.

Zone, ist reich an nahrhaften Gräsern, besonders auch an dem von Europa aus eingedrungenen Rispengras (Blaugras, *Poa pratensis*). Der Schwerpunkt der Heugewinnung[1]) liegt nördlich des 39°, namentlich in Jowa, Missouri, Illinois, Indiana, Ohio und Pennsylvanien.

Die Obstkultur erfreut sich in den Vereinigten Staaten einer von Jahr zu Jahr wachsenden Ausdehnung. Die Hauptfrucht ist der Apfel[2]) (Newyork, Maine, Kalifornien), der sogar ein wichtiger Exportartikel (jährlich 80 bis 100 Mill. Mk.) für Westeuropa (Deutschland) ist. Wilmington, im N von Delaware, ist einer der wichtigsten Ausfuhrhäfen für Obst.

Nächst dem Apfel ist am wichtigsten der Pfirsich (Delaware, Maryland, Virginien, Long Island, Newjersey, Erieseeküstengebiet). Der Birnbaum ist eigentlich nur in Kalifornien einheimisch geworden. Weit verbreitet ist der Pflaumenbaum, insbesondere im NO, sodann in Kalifornien[3]) und Oregon, wo vorzugsweise die deutsche Zwetsche („*German Prune*") kultiviert wird[4]).

Der Weinbau, der sich großenteils auf alteinheimische Rebenarten stützt, ist nur in Kalifornien von größerer wirtschaftlicher Bedeutung geworden. Hier wird der Wein auch gekeltert[5]), sonst baut man ihn nur wegen des Genusses der Beeren (als Tafelobst) an, wie in den Staaten Newyork, Ohio und Missouri.

Die Agrumenkultur hat in Florida und Südkalifornien einen geeigneten Boden gefunden[6]). In letzterem Gebiet gedeihen auch Olive und Korkeiche. Mittelpunkte des kalifornischen Wein- und Südfruchthandels sind *San Diego* und *Los Angeles*, in Florida ist *Jacksonville* der wichtigste Agrumenausfuhrhafen.

Die Erdnuß wird in großen Mengen erzeugt. Die Nordgrenze ihres zusammenhängenden Anbaues beginnt am Atlantischen Ozean unter dem 38° n. Br. sinkt bis auf 35° herab, steigt westlich des Missisippi wieder auf 40° empor, um sodann im Steppengebiet sich südwärts zu wenden. Die Bananenkultur reicht in Florida bis zu der Stelle, wo die Halbinsel am meisten eingeschnürt ist; fast ebensoweit geht die Ananaskultur, während die Kokospalme nur bis zum 27° n. Br. Früchte zeitigt.

Beerenfrüchte werden in ungeheuren Mengen gezogen und gegessen, so besonders Moos-, Erd-, Heidel- und Brombeeren. Die alteinheimische indianische Bevölkerung, ebenso die Neger wissen noch eine Anzahl anderer Früchte für ihre Nahrungszwecke zu sammeln, doch haben diese Sammelfrüchte für die Gesamtwirtschaft keine Bedeutung, höchstens eine lokale, wie z. B. das Sammeln der Früchte der Wasserlilien, „*Wokas*", im südwestlichen Oregon (im Sumpfgebiet Klamath Marsh) und in schmalen Gebieten der Nordwestküste[7]).

§ 409. Der Wald und seine Erzeugnisse. Die Vereinigten Staaten gehören zu den größten Holzlieferanten der Gegenwart[8]). Die mittleren Alleghanies, der NO und das große Seengebiet sind reich an großen

---

[1]) Über den Umfang der Heugewinnung vgl. den Schluß der Tabelle in Anmerkung 1 auf S. 444. Wert 1904: 2000 Mill. Mk. — [2]) 1901 wurden an Äpfeln 261 Mill. kg (oder 23,1 Mill. boxes, à = 11,3 kg) erzeugt, 1900 542,4 Mill. kg (48 Mill. boxes). — [3]) San Francisco führte 1902 an getrockneten Früchten 5,5 Mill. kg aus. — [4]) 1902 belief sich die Pflaumenernte auf 73 Mill., 1901 auf 37 Mill. kg. — [5]) Vgl. Anmerkung 2 S. 460. Rosinen wurden 1901: 33 Mill. kg und 1900: 43 Mill. kg erzeugt. — [6]) Orangen und Limonen wurden 1901 (1900) 116 (119) Mill. kg erzeugt. — [7]) Die Indianer sammeln die ungeheuren Mengen von Wasserlilienfrüchten oder Wokas, entschalen, rösten sie und mahlen sie zu Mehl; sie sind als große Delikatesse geschätzt. — [8]) Vgl. Bd. I, § 64.

Föhrenwäldern, in denen Weymouths- oder Weißkiefer und Schwarzfichte vorherrschen. Als ein breiter Saum (160—300 km breit) umzieht der südliche Küstenwald (Gelbföhre, langnadelige Föhre) die südatlantische und Golfküste. Im Mississippibecken machen sich bis weit nach N hin mehr die Laubwälder bemerkbar mit ihren Hauptvertretern: Zuckerahorn (der auch im NO vorkommt), Buche (besonders an den Westgehängen der Alleghanies), Walnußbaum, Hickory und Eiche. Letztere reicht bis nach Massachusetts und Wisconsin hinein. Die immergrünen Eichen gehören dem S an. Magnolie (Tulpenbaum) und Schwarzkirsche gehen bis zum 40° und 41° n. Br. Die Gebirgswälder der Felsengebirge sind weniger wirtschaftlich ausnutzbar, wohl aber die pazifischen Küstenwälder, in denen besonders nördlich die Douglastannen, südlich die Sequoia (Redwood, Mammutsbaum) auftreten, die als Bauhölzer ganz besonders geschätzt sind. Als beste Harthölzer gelten Hickory, Weiß- und Lebenseiche, als beste Weichhölzer Weiß-, Gelb- und Pechföhre.

Das Waldareal bedeckt 2 Mill. qkm oder rund 25% des gesamten Flächenraumes der Union. Die Vereinigten Staaten besitzen somit einen ähnlich dichten Waldstand wie das Deutsche Reich[1]). Von dem Walde der Union entfallen 7/10 auf die atlantische Seite, 1/10 auf die pazifische Küste, 1/10 auf die Felsengebirge und 1/10 auf das Innere der Weststaaten. Die Waldreservationen der Union liegen in 14 Staaten, besonders im W, verstreut und umfassen 180000 qkm. Das Waldareal, das gegenwärtig von den Holzfällern bearbeitet wird, beträgt etwa 130000 qkm[2]). Von der atlantischen Küste aus ist der Schwerpunkt der Waldwirtschaft auch westwärts gerückt. Holzausbeutungszentren sind gegenwärtig der SO der Alleghanies, die Michiganhalbinsel und der pazifische W. Wichtige Holzmärkte sind Portland in Maine, Burlington am Champlainsee, Oshkosh in Wisconsin, Duluth am Oberen See, San Francisco u. a. m. Der Verbrauch an Holz ist in den Vereinigten Staaten ein reichlich 15mal größerer als in Deutschland; verbraucht doch die amerikanische Eisenbahn jährlich allein über 15 Mill. cbm. Da sich trotz des Waldreichtums die Abnahme des Holzbestandes bemerkbar macht, hat man in neuester Zeit langsam mit Aufforstungen begonnen. Der größte Schaden wurde den Wäldern durch ungeheure Waldbrände zugefügt.

§ 410. Erzeugnisse der Tierwelt. Allgemeines. Die Erzeugnisse der Tierwelt sind durch die ausgedehnte Haustierhaltung außerordentlich gewachsen, und zwar in einem derartigen Grade, daß sich deren Einfluß in Europa recht bemerkbar macht[3]). Die Viehzucht ist vom Klima allgemeinhin weniger als der Ackerbau abhängig; immerhin hat sie verschiedenen Charakter je nach der Lage oder nach den klimatisch durch den Bodenaufbau bedingten Futtergewächsen. Im fruchtbarern Osten hat sich eine großartige Meiereiwirtschaft entwickelt. Hier wird ungefähr 1/7 der gesamten Milchmenge der Erde erzeugt (gegen 30 Mill. hl)[4]).

[1]) Vgl. § 41, auch Bd. I, § 51. — [2]) Im Jahre 1900 zählte man 15876 Holzschlagplätze und 33085 Holzschlaggeschäfte. Der Wert der Ausbeute belief sich auf 1776 Mill. Mk. — [3]) Vgl. über die Gesamtausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse, die in der Hauptsache nach Europa gerichtet ist, Anmerkung 5 S. 472. — [4]) Vgl. Anmerkung 7 S. 461, sowie Bd. I, § 75.

Zugleich findet hier ein außerordentlich großer Milchverbrauch statt, verhältnismäßig mehr als in dem dicht besiedelten europäischen Westen. Im O der Union werden darum die vielen Milchkühe gehalten[1]. Die Viehzucht erstreckt sich außer auf Milchkühe auch auf Arbeitstiere (Zugochsen und Arbeitspferde) und besonders auf edle Rassentiere (Pferde). Jenseit der Alleghanies, im eigentlichen Maisgebiet beschäftigt man sich mit der Massenzüchtung von Schweinen und Rindern zur Fleisch-, Fett- und Häutegewinnung. Der N dieses Gebietes hat außerdem eine intensivere Schafzucht aufzuweisen (hier auch größere Wollgewinnung). Dem trockenen Westen ist infolge des Klimas die Ranchoviehzucht eigentümlich.

Wenn die Ranchoviehzucht ihren Höhepunkt auch mit dem Jahre 1880 erreicht hat, so blüht sie immer noch in der Steppenregion, so in Neumexiko, Texas, im früheren Indianerterritorium, im östlichen Wyoming, in den Ländern von Arizona, wo die Bewässerung ausgeschlossen ist, in Südkalifornien und in den Landschaften zwischen der Sierra Nevada und den Felsengebirgen. Die Ranchoviehzucht sucht die Grassteppen, selbst Strauchsteppen, die wenig bevölkert sind, auf; sie kennt weder Gemarkungen, noch Ställe; sie nimmt weite Flächen in Anspruch. Der reitende Kuhbursche (Rinderhirt oder *Cowboy)* beherrscht Tausende von Rindern, selbst Pferde und in neuerer Zeit auch Schafe, die er zu bestimmter Zeit nach bestimmten Orten treibt, wo sie ihrer weiteren Bestimmung entgegengehen. Diese Viehzucht liefert neben der Wolle viel Jungvieh.

Eine intensivere Rinder- und Schafhaltung finden wir in den hochgelegenen Teilen des Westens da, wo eine künstliche Bewässerung der Wiesen möglich ist, wie in Colorado, Wyoming, Montana, Idaho und Utah.

Die viehzuchtärmsten Gegenden sind die Regionen der Baumwollenkultur im S; nur die Maultier- und Eselhaltung tritt hier stärker hervor.

§ 411. Wichtigere tierische Erzeugnisse (Haustierzuchtprodukte). Am bedeutendsten ist in der Union die Rindviehhaltung. Auf 100 Bewohner kommen 81 Rinder und auf 1 qkm des riesig ausgedehnten Landes 7 Rinder[2]. Bezüglich des erstern Verhältnisses ragt die Union weit über jeden europäischen Staat und wird darin nur von Uruguay, Argentinien und Australien übertroffen. Der Schwerpunkt der Milchwirtschaft liegt in Newjersey, Newyork und den Neuenglandstaaten.

---

[1]) Tierbestand der Vereinigten Staaten.

	Zahl in Mill.		Wert in Mill. Mk.			Zahl in Mill.		Wert in Mill. Mk.	
	1866	1900	1866	1900		1866	1900	1866	1900
Pferde	5,4	18,3	1802,1	3765,7	Schafe	39,4	61,5	557,8	715,3
Maulesel	0,8	3,3	310,8	824,0	Schweine	24,7	62,9	563,2	974,4
Milchkühe	8,3	28,7	1397,2	3180,7	Esel	—	0,1	—	24,4
Ochsen u. and. Rindvieh	11,7	39,2	1047,5	3018,1	Ziegen	—	1,9	—	13,9

Der Viehbestand des Jahres 1866 zählte über 90,4 Mill. Tiere zum Werte von 5680,5 Mill. Mk. und der von 1900 über 215,8 Mill. Tiere zum Werte von 12516,4 Mill. Mk. Vgl. auch den Viehbestand des Jahres 1902 im I. Bd., § 72. Tierbestand am 1. Januar 1904 in Mill. Stück: Pferde 16,7, Maulesel 2,8, Rinder aller Art 61, Schafe 51,6, Schweine 47; der Wert des Tierbestandes: 12592,7 Mill. Mk. — [2]) Vgl. hierüber und über die andern Haustiere Bd. I, § 72.

Der kühlere Sommer begünstigt die hauptsächlich an die Haferzone gebundene Molkereiwirtschaft. Die vorstädtische Landwirtschaft von Massachusetts bis Delaware hat den Milchverkauf wesentlich gesteigert, sogar mit Hintansetzung der Butterproduktion [1]. Die Zucht von Arbeitsochsen findet heute noch in den atlantischen Küstenstaaten des S statt. Wo weite Getreidefelder sich ausbreiten und reichliches Futtergetreide abwerfen, da weicht der langsame und genügsame Ochse dem schnellen und arbeitsfähigeren Pferde.

Das nächst wichtigste Tier der Viehhaltung ist das Schaf [2]. 81 Schafe entfallen auf 100 Bewohner und 7 auf 1 qkm. Das trockene Westgebiet und die pazifischen Regionen mit ihren milden und schneearmen Wintern stehen entschieden über dem Osten. Den stärksten Schafbestand haben die pazifischen Staaten Utah und Neumexiko. Unter den Weststaaten ragen Michigan, Ohio, Washington und Maine durch ihre Schafzucht hervor. In den Baumwollenstaaten ist der Schafbestand fast immer gleichmäßig geblieben; der Wollertrag ist hier jedoch sehr gering. Je weiter wir nach N kommen, um so größer ist die Wollproduktion [3]. Wenig Schafe hält man in Manitoba, Minnesota und den beiden Dakota.

Einer der hervorragendsten Betriebszweige der nordamerikanischen Viehzucht ist die Schweinehaltung. Die Union ist das schweinereichste Land der Erde. 64 Schweine entfallen auf 100 Bewohner und 5 auf 1 qkm. Das nordamerikanische Schwein ist ein Kreuzungsprodukt, hauptsächlich aus englischen und irischen Rassen. Der Schwerpunkt der Schweinezucht liegt in Tennessee; ferner sind wichtig Alabama, Kentucky, Indiana, Michigan, Illinois, Missouri, Arkansas, Kansas, Nebraska und Colorado; also die zentralen Staaten sind es in der Hauptsache, die sich in ausgedehnter Weise mit der Schweinezucht befassen. Im Steppengebiet ist die Schweinehaltung sehr gering. Sie gewinnt erst wieder jenseit dieses Gebietes, in den pazifischen Staaten mehr Boden.

In der Anzahl der Tiere reiht sich die Pferdehaltung an vierter Stelle ein. Auf 100 Bewohner entfallen 25 Pferde und auf 1 qkm 3 Stück; das erstere Verhältnis stellt die Union weit über die europäischen Staaten. Die Pferdezucht hat ihren Hauptsitz im Flußgebiet des Ohio. In der Hafer- und Weizenzone tritt das Pferd immer mehr hervor und verdrängt, wie schon oben bemerkt, den Arbeitsochsen. Die Zucht des Arbeitspferdes steht neben der des Trabers (Trotter oder Raadster) in hoher Blüte. Die berühmteste Pferdezucht der Vereinigten Staaten befindet sich in *Lexington* [Kentucky]. In der Aufzucht von Fohlen stehen die Staaten Montana, Idaho, Nevada und Utah über den andern Unionstaaten. Ohne große Veränderung verbleibt der Pferdebestand in den Baumwollenlanden. Hier wird wie überall von

[1]) Über die Milch- und Butterproduktion vgl. Anmerkung 8 S. 461. — [2]) Das heutige amerikanische Schaf ist eine Mischrasse. Merinos sind noch am reinsten in Michigan und Ohio anzutreffen. — [3]) 1902 wurden 143,4 Mill. kg Wolle erzeugt, 1999 nur 123,4 Mill. kg; seit diesem Jahre eine stetige Steigerung.

der spanisch sprechenden Bevölkerung das Maultier bevorzugt. Eigentümlicherweise geht im W das Maultier nahezu bis zur kanadischen Grenze.

In der Ziegenhaltung marschiert Texas an der Spitze. Ihm reihen sich Neumexiko an, ferner Oregon und Kalifornien. Nicht so hoch, aber ziemlich gleichmäßig ist der Bestand an Ziegen in den nordöstlichen Zentralstaaten (Kentucky, Ohio und Illinois).

Bei der Haustierzucht der Vereinigten Staaten sei noch des Hundes gedacht (etwa 7 Mill. Stück), des treuen Begleiters des Farmers, ferner des Truthahns, des nie fehlenden Vertreters eines amerikanischen Hühnerhofes, der Seidenraupe in den Südstaaten (trotz aller staatlichen Unterstützungen nur geringe Zucht) und der Biene (Nordcarolina, Tennessee, Kentucky, Illinois und Missouri).

§ 412. Jagdbare Wildtiere. Durch das sinnlose Vernichten der Wildtiere sind viele jagdbare Tiere dem Untergange nahe, so der Bison (S. 429), die Wandertaube[1]); und viele Jagdtiere sind stark zurückgedrängt, wie die Pelzlieferanten Wasch-, Grizzli- (in den Felsengebirgen) und Schwarzer Bär, Urson oder Borstenstachelschwein, Mink oder kanadischer Nerz, Chinga oder nordamerikanisches Stinktier[2]), nordamerikanischer Zobel und eine Anzahl Fuchsarten; ferner Puma, Pekari oder Nabelschwein, verschiedene Hasen- und Hirscharten. Die letztern nebst Urson sind nicht bloß wegen ihres Felles, sondern auch wegen ihres Fleisches geschätzt, wegen des Fleisches ferner das Prärie- oder Cupidohuhn (das mit den Indianern westwärts gewandert ist), die virginische Wachtel (das Colinhuhn der Amerikaner), wegen der Schmuckfedern der Silberreiher von Louisiana, wegen der Haut (zu Leder- und Galanteriewaren) die Alligatoren im S des Landes, wegen der Eier und des Fleisches die Schildkröten. Verschiedene dieser Tiere sind als tierische Schädlinge zu betrachten, sie werden darum zumeist wegen des Schadens, den sie menschlichen Kulturen zufügen, gejagt, wie auch die Krokodile in Südflorida, der Reisvogel, das Opossum oder die virginische Beutelratte, der Wolf, giftige Schlangen (gewisse Baumschlangen, Klapper- und Mokassinschlangen), die Schwarze Heuschrecke u. a. m.

§ 413. Die Fischerei und ihre Erzeugnisse. Die Fischerei beschäftigt über 200000 Personen, und der Wert der jährlich erzeugten Fischprodukte wird auf 200 Mill. Mk. geschätzt. Von dem Fischfang der Welt, soweit er für die Weltwirtschaft von Bedeutung ist, liefert die Union 800000 t oder 28,7 % des Gesamtertrages des Fischfanges der Welt[3]). Die bedeutendsten Fischereihäfen sind *Gloucester* und *Newbedfort* (Mass.), *Eastport* (Maine), *Newyork* auf der atlantischen und *San Francisco* auf der pazifischen Seite.

Der Kabeljau wird in großen Mengen auf den Bänken an der Nordostküste der Union gefangen, am zahlreichsten auf der Neufundlandbank. Die gewöhnlichste Fischspeise für Newyork liefert der amerikanische Blaufisch oder

[1]) 1879 brachte eine nordamerikanische Firma noch 1000 Fässer mit etwa 500000 gesalzenen Tauben in den Handel. — [2]) Die Felle werden mit dem nordamerikanischen Namen „Skunks" bezeichnet. — [3]) Vgl. Anmerkung auf S. 108 des I. Bd.

Springer, der sich von Heringen nährt und in ungeheuren Schwärmen den Long-Islandsund bevölkert, wo auch sein größtes Fanggebiet ist.

Die Heringsfischerei blüht an den Nordostküsten, ferner im Beringmeer, bei Sitka und San Francisco. Das Mündungsgebiet des Connecticutflusses ist das reichste Fanggebiet des amerikanischen Maifisches (des *Shad*, einer Heringsart); der künstlichen Fischzucht ist es gelungen, ihn in den Großen Seen, im Mississippi und bei Kalifornien einzugewöhnen. Von außerordentlicher Bedeutung, einmal als Nahrungsmittel für die Indianer der pazifischen Seite Nordamerikas, andermal als Welthandelsartikel, ist der Lachs (Salm) in Alaska, Oregon und Washington[1]). Durch künstliche Brutstellen hat der Umfang der Lachsfischerei außerordentlich gewonnen. Der Lachs kommt in Blechbüchsen konserviert (von San Francisco) oder gesalzen (zumeist von Oregon) in den Welthandel; in letzterer Art und Weise besonders nach Deutschland, wo er in den großen Fischräuchereien, wie z. B. in Geestemünde, geräuchert und dann im Binnenlande vielfach in schwach geräuchertem Zustand als Weserlachs und in scharf geräuchertem als Rheinlachs verkauft wird[2]). Außer diesen genannten Fischen sind die Küstengewässer noch reich an Heilbutt, Steinbutt, Schellfischen, Seebarschen, Stint (Hauptnahrung für Lachse und Barsche), Haifischen u. a. m. Nicht vergessen sei der Menhaden als wichtiger Fisch für die Fischmehl- und Fischguanobereitung[3]). Die Flüsse und Seen sind reich an Fischen; doch hat dieser Fischreichtum nur mehr eine lokale Bedeutung.

Die Austernfischerei hat ihren Schwerpunkt an der Ostküste der Chesapeakebai, wo die unerschöpflichen natürlichen Bänke etwa 8000 qkm (die Hälfte des Königreichs Sachsen) bedecken. In dieser Gegend und für Newyork[4]) ist die Auster zum wirklichen Volksnahrungsmittel geworden. Maryland beschäftigt allein über 10000 Personen mit dem Austernfang. Der Austernproduktion wird neuerdings künstlich nachgeholfen, so durch Austernparks an der Ostküste, von Massachusetts an bis Virginien, in der Mississippimündung, bei San Francisco und im Pugetsund. Kalifornien besitzt übrigens eine einheimische Austernart, die in reichen Bänken anzutreffen ist. — Die klaren und schnellfließenden Flüsse in Kalk- und Sandsteingebieten bergen auch die Perlmuschel. Die Schwammfischerei betreibt man (mit Harpunen und Zangen) bei den floridanischen Key-Westinseln[5]).

Der amerikanische Walfang ist zurückgegangen, besonders auch der des Grönlandwals (*right wale*), der von San Francisco aus im nördlichen Großen Ozean und in den benachbarten Eismeergebieten betrieben wird[6]). Im Atlantischen Ozean, wo der Grönlandwal vernichtet ist, betreibt der Amerikaner den Pottwalfang (besonders im tropischen Teil des Ozeans). Von seiten der Vereinigten Staaten pflegt man auch (nach bestimmten gesetzlichen Vorschriften) den Robbenschlag (Seebär, Sealskin) auf den Pribylowinseln im Beringmeer[7]).

---

[1]) 1902 brachten die Oregongewässer 12,6 Mill. kg Lachs. — [2]) Ein Kundiger weiß allerdings den gesalzenen Oregonlachs von dem schwach gesalzenen Rheinlachs zu unterscheiden. — [3]) Vgl. Bd. I, § 33. — [4]) Newyork verzehrt jährlich über 800 Mill. Stück Austern. Vgl. Bd. I, § 33. — [5]) Hier wird der Badeschwamm auch künstlich gezogen, indem man von größern Schwämmen Stücke abschneidet, diese in Sand unter das Wasser einsetzt und sie nun der weitern Entwicklung überläßt. — [6]) Über den amerikanischen Walfang vgl. Bd. I, § 34. — [7]) Vgl. hierüber Bd. I, § 76.

§ 414. Erzeugnisse der Mineralwelt[1]**. Allgemeines.** Kein Reich der Erde kann sich gegenwärtig bezüglich der Mineralproduktion mit den Vereinigten Staaten messen. Sie scheinen mit geradezu unerschöpflichen Reichtümern von der Natur begabt zu sein. Der jährliche Wert der mineralischen Erzeugnisse dürfte in wenigen Jahren 5 Milliarden Mark überschritten haben[2]. Der Bergbau ist eine Hauptbeschäftigung für die Bewohner der Vereinigten Staaten geworden. Die Bevölkerung von Nevada (hier zu 90 %), Colorado, Idaho, Montana und Utah gehören größtenteils dem Bergbau und der metallurgischen Industrie an. Die Vereinigten Staaten sind darin wieder ganz besonders von der Natur begünstigt, daß die Mineralien eine glückliche Lagerung besitzen; hauptsächlich Eisen und Kohle treten eng benachbart auf; ja in den Alleghanies gab es Bergwerke, deren Schächte zu gleicher Zeit Kohle, Petroleum und aus größerer Tiefe Eisenerze lieferten.

§ 415. Wichtigere Erzeugnisse der Mineralwelt. Von der Kohlenproduktion der Welt lieferte die Union in den letzten Jahren $^1/_4$, neuerdings reichlich $^1/_3$[3]. In Europa bedeckt das Kohlenareal gegen 30000 qkm, in den Vereinigten Staaten gegen 130000 qkm. Wir können sechs große Kohlenverbreitungsgebiete unterscheiden: 1. Die Appalachischen Kohlenfelder; sie ziehen sich am Nordwestrand der Alleghanies entlang, vom Staate Newyork an durch Pennsylvanien, Maryland, Ohio, Westvirginien, Kentucky und Tennessee nach Alabama und Georgia. Dieses Gebiet erzeugt die meisten Kohlen (etwa $^2/_3$ der gesamten Produktion der Union). Pennsylvanien allein erzeugt jährlich über 70 Mill. t Kohlen, hauptsächlich im NO die hochwertige Anthrazitkohle. 2. Das Michiganbecken, das sich zwischen Huron- und Michigansee ausbreitet, liefert rund $^1/_6$ der amerikanischen Kohlenausbeute. 3. Das östliche zentrale Kohlenbecken breitet sich in den Staaten Kentucky, Indiana und Illinois aus. 4. Das westliche zentrale Kohlenbecken zieht sich von Jowa und Nebraska an durch Missouri, Kansas, Arkansas und durch den neuen Indianerstaat bis nach Texas. Zum Schluß verbleiben noch 5. die Kohlenfelder der Felsengebirge und 6. die des pazifischen Randgebietes.

Überaus reich und jährlich fast in erhöhter Anzahl fließen die Petroleumquellen. Mit dem Jahre 1902 hat die Union ihre größte je erzielte Ausbeute gehabt (121 Mill. hl), und sie hat damit die russische Steinölgewinnung überflügelt[4]. Das amerikanische Steinöl ist mit seinen ausgiebigsten Quellen an die langgestreckte Zone von Silur-, Devon- und Steinkohlenschichten am Westrand der Alleghanies gebunden. Die alt-

[1]) Vgl. Bd. I, § 77—81, überhaupt den Anhang hierzu: Tabellen über die Erzeugnisse der Mineralwelt. — [2]) Der Wert der mineralischen Erzeugnisse belief sich 1880 auf 1551, 1890: 2602, 1899: 4078, 1900: 4468, 1901: 4560 Mill. Mk.; dazu kommt noch der Wert von nicht besonders angegebenen Mineralien, der jährlich auf 4 bis 5 Mill. Mk. geschätzt wird. — [3]) 1903 betrug die Kohlenausbeute 326, 1902: 278, 1900: 245, 1890: 142, 1880: 70, 1870: 42, 1850: 8, 1820: 0,4 Mill. t. — [4]) Die russische Steinölgewinnung belief sich 1900 auf 116 Mill. hl, die amerikanische auf 95 Mill. hl, 1901 die russische auf 107,4, die amerikanische auf 104,1 Mill. hl, 1902 die russische auf etwa 110 und die amerikanische auf 121,4 Mill. hl.

berühmten Petroleumstaaten sind Pennsylvanien, Ohio (Lima), Indiana und Westvirginien; sie liefern das beste Öl, das beim Raffinieren 75 % Leuchtöl gibt. Neue Petroleumfelder sind seit 1900 und 1901 im SO von Texas (bei der Stadt Beaumont im Spindle Top-Distrikt, ferner bei Sour Lake) entdeckt worden, die sich sogar bis Louisiana hinziehen und in den Häfen Port Arthur und Sabine Paß ausgezeichnete Ausfuhrhäfen besitzen. Das Öl, das hier gewonnen wird, ist namentlich zu Heizzwecken geeignet. Heute bereits beträgt der jährliche Versand dieses Petroleumgebietes gegen 25 Mill. hl. Fast ebenso reich (jährlich etwa 20 Mill. hl) sind die kalifornischen Petroleumfelder (Richmond bei San Francisco). Als neuestes Petroleumland reiht sich Alaska an, dessen Petroleum an Güte und Menge dem pennsylvanischen nichts nachgeben soll. In dem eigentlichen Petroleumland Pennsylvanien, mit den Hauptquellorten *Oil-City* und *Titusville* und der Petroleumzentrale *Pittsburg*, wird das Petroleum in große Becken gesammelt und von da in Röhren („Pipe lines") nach seinen Bestimmungsorten geleitet, einmal unter Hochöfen (zum Schmelzen der Mineralien) und Dampfkessel (zum Treiben der Maschinen), ein andermal zu den Bahnhöfen und Umschlagplätzen, damit es von hier aus zumeist in besonders gebauten Petroleumdampfern, „Tankdampfern", nach aller Welt verschifft werden kann. Die ersten Petroleumhäfen sind *Newyork*, *Philadelphia*, *Cleveland* und *Buffalo*.

Asphalt kommt in geringen Mengen vor, mehr dagegen Naturgas, so in Indiana, Ohio, Pennsylvanien und Westvirginien. Wiewohl jährlich noch eine Mehrausbeute[1]) an Naturgas erfolgt, so dürften diese Naturquellen bald nachlassen.

An der Roheisenproduktion der Welt ist die Union mit 40 % beteiligt[2]), an der Stahlgewinnung mit 40 %[3]), an der Eisenerzgewinnung mit 36 %. Den ganzen Zug der Alleghanies entlang tritt Magneteisen auf, besonders rein in Nordcarolina (Cranberry-Ore von Mt. Mitchell). Die Haupteisenerzfundstätten liegen gegenwärtig am Oberen See[4]), von wo aus die Erze mit gewaltigen Dampfern und Frachtkähnen nach dem Südrand des Eriesees geschafft werden. Hierselbst werden sie in den Orten der Grenzgebiete von Ohio und Pennsylvanien (*Pittsburg* Mittelpunkt der Eisen- und Stahlindustrie) verhüttet. Die Eisenproduktion wird im gesamten Alleghanygebiet bis hinab nach Alabama durch die appalachischen Kohlen- und Petroleumfelder begünstigt. Die 7 größten Gebiete der Eisengewinnung sind: Oberer See, Champlain See, Pennsylvanien, Ohio, Missouri, Kentucky, Newjersey und Alabama.

In der Edelmetallproduktion besitzen die Vereinigten Staaten ebenfalls die führende Rolle unter allen Reichen der Erde. Fast

---

[1]) Wert der Ausbeute 1882: 0,9; 1890: 82,9; 1900: 99,2 und 1902: 129,4 Mill. Mk. — [2]) Die Menge der Roheisenproduktion betrug 1810: 0,07; 1850: 0,7; 1870: 2,2; 1880: 3,9; 1890: 10,5; 1900: 14,0; 1901: 16,1; 1902: 18,1 Mill. t. — [3]) Menge der Stahlproduktion 1901: 13,7; 1870: 0,07 Mill. t. — [4]) Menge der Ausbeute 1902 in Mill. Tonnen der Distrikte: Mesaba (Missabay) 15,14, Menominee 4,89, Marquette 4,32, Gogebic mit Ironwood 4,10, Vermillion 2,39, Michipicoten 0,45; zusammen 31,29 Mill. t Eisenerz.

jeder Staat der Union hat seine Edelmetalle hervorgebracht; am reichsten ist gegenwärtig Colorado, das 35 % der nordamerikanischen Goldproduktion liefert. Eine fieberhafte Bergwerksindustrie hat sich hier entwickelt. In bedeutender Meereshöhe sind hier infolgedessen große Ortschaften entstanden; die alte Hauptstadt *Colorado Springs*[1]) wurde bald durch das mächtig emporstrebende *Denver* überflügelt. Der Bezirk Cripple Creek bringt allein im Jahre für über 400 Mill. Mk. Gold und für 50 Mill. Mk. Silber. Gold und Silber bringen ferner am meisten Montana, Utah, Arizona, Nevada und Idaho. Als Goldländer sind noch berühmt Kalifornien (seit 1848, Hauptort der Goldproduktion ist *Marysville*, nördlich von Sacramento), Süddakota und Alaska (Nomedistrikt). Die reichsten Silbergebiete sind gegenwärtig Colorado, Montana, Utah, Idaho und Nevada. In der Goldgewinnung[2]) steht die Union mit Australien auf gleicher Stufe, wird aber sonst von keinem golderzeugenden Land erreicht; in der Silberproduktion[3]) ist seit dem Jahre 1901 Mexiko über die Vereinigten Staaten emporgeschnellt.

Die Funde an Platin sind kaum nennenswert. In der Quecksilbergewinnung rivalisiert die Union mit Spanien[4]). In dem Küstengebirge zwischen 36° und 39° n. Br. liegen die Quecksilbergruben, also südlich und nördlich von San Francisco (*Neualmaden*, *Fresno* [*Neuidria*]).

Die Hälfte des Kupfers der Erde (jährlich gegen 600000 t) entstammt der Union[5]), und hier besonders der Umgebung von *Butte City* im Silbergebiet von Montana und den Ausläufern des Mineralgebirges nach der Keweenawhalbinsel im Oberen See. Der letztere Distrikt (mit den Minen Calumet, Hecla, Marquette u. a.) ist als „*Native Copper District*“ bekannt und ist der reichste aller bisher bekannten Kupferfundorte der Erde. Er liefert vorwiegend gediegenes Kupfer. Andere Kupfererzgruben befinden sich in Kalifornien (Shastadistrikt), Arizona (Tucson, Prescott), Georgia, Tennessee und Vermont.

Daß die Vereinigten Staaten bei ihrem Silberreichtum auch ansehnliche Bleischätze besitzen, ist leicht erklärlich. Von der gesamten Weltproduktion an Blei (über 860000 t) liefert die Union ein reichliches Viertel[6]). Somit steht sie in der Bleigewinnung über allen Ländern der Erde; über dem bleireichen Spanien erst seit 1897[7]). Die drei großen Bleilager sind das am oberen Mississippi und Missouri (der *Joplindistrikt* im SW des Staates Missouri), sodann das in den Silbergebieten der Felsengebirge (Leadville in Colorado, Cœur d'Alêne-Bergwerke in Idaho, verschiedene Gruben in Utah) und zuletzt das der Alleghanies.

---

[1]) Jetzt der wichtigste klimatische Kurort der Union für Tuberkulose. — [2]) Menge der Goldproduktion in kg: 1903: 110728; 1902: 120373; 1901: 118367; 1900: 119126; 1895: 70132; 1887: 49654. — [3]) Menge der Silberproduktion in kg: 1903: 1688920; 1902: 1726608; 1901: 1717705; 1900: 1793895; 1895: 1733662; 1887: 1283855. — [4]) Menge der Quecksilberproduktion 1902: 1190; 1901: 1081; 1896/1900 im Durchschnitt 1007 t. — [5]) Menge der Kupferausbeute 1902: 341000, 1901: 318000, 1891: 135400 t. — [6]) Menge der Bleierzeugung 1902: 242000, 1901: 245000, 1891: 160800 t. — [7]) 1897 (1896) erzeugte Spanien 171700 (168600) t, die Union dagegen 179400 (158600) t. 1902 erzeugte Spanien 172800 t.

In der Zinkproduktion kommen die Vereinigten Staaten gleich hinter Deutschland. Von der Weltproduktion (über 540000 t) liefern sie ein reichliches Viertel[1]). In dem vorgenannten Joplindistrikt des Staates Missouri, in Kansas, am oberen Mississippi, in Illinois, Pennsylvanien, Newjersey und Colorado wird das meiste Zink ausgebeutet. Die Zinnfunde der Vereinigten Staaten sind gering[2]). Dafür nimmt aber die Union in der Nickelerzeugung wiederum eine führende Stellung ein. Von 10000 t der Weltproduktion liefert die Union die reichliche Hälfte[3]); doch ist in dieser Summe die Gewinnung aus kanadischen Nickelerzen mit einbezogen. Von der Weltproduktion an Aluminium (über 8 Mill. kg) liefert die Union ein reichliches Drittel[4]).

Das Salz wird in den Vereinigten Staaten als Steinsalz (Michigan, Newyork, Newiberia in Louisiana), als Solsalz (Syracuse in Newyork, Saginaw in Michigan, sodann in Ohio und Westvirginien), als Seesalz (an den Küsten von Massachusetts und Kalifornien, am Großen Salzsee, wie überhaupt an den Salzsümpfen und Salztümpeln des Steppengebietes)[5]) gewonnen.

Die Union ist im N und O reich an wertvollen Bausteinen, so an rotbraunem Sandstein (Newyork, Pennsylvanien, Ohio, Connecticut)[6]), an Marmor (Pennsylvanien, Ruland in Vermont)[7]), an Granit (Neuenglandstaaten), Serpentin u. a. m.[8]).

Von andern mineralischen Funden seien noch hervorgehoben Antimon, Graphit (Newyork), Borax (Kalifornien), Gips (Newyork, Michigan), Phosphatstein (in den mittleren und südlichen atlantischen Küstengebieten), Schwefel (Louisiana, Texas, Nevada, Utah, Kalifornien), ferner Baryt [Schwererde], Asphalt, Bauxit, Tonerde [nicht zu Ziegeln], Kalkstein, Seifenstein[9]).

Die Ausbeute an mineralischen Gewässern wächst von Jahr zu Jahr[10]).

Zum Schluß sei noch der Edel- und Halbedelsteine gedacht, die die Union jährlich in wachsender Menge auf den Markt bringt[11]), so Saphire (Montana), Türkisen (Alabama, Arizona und Kalifornien), Turmaline (Connecticut und Newjersey), Granaten (Nordcarolina, Connecticut, Arizona und Neumexiko).

---

[1]) Die Union erzeugte an Zink 1902: 140000, 1901: 125000, 1891: 72000 t. — [2]) Im Anfange des letzten Jahrzehntes des vergangenen Jahrhunderts wurden jährlich gegen 50 t Zinn gewonnen, auch jetzt dürfte die Gewinnung kaum höher sein. — [3]) Die Union erzeugte mit Brit.-Kanada an Nickel 1902: 4715; 1901: 3600; im Durchschnitt der Jahre 1896/1900 2700 t. — [4]) Menge des erzeugten Aluminiums 1902: 3311, 1901: 3250; im Durchschnitt der Jahre 1896/1900 2192 t. — [5]) Salzerzeugg. 1903 (1900): 24,1 (26,5) Mill. dz f. 22,2 (29,2; 1880: 20,2) Mill. Mk. — [6]) Dieser Sandstein gibt den Straßenfronten von Newyork, Philadelphia und Boston das charakteristische rote Aussehen. — [7]) In keinem Gebiet der Erde häufen sich so die weißen Marmorpaläste als im NO der Union. — [8]) An Bausteinen gewann die Union 1900 für 202, 1880 für 77 Mill. Mk. — [9]) Bei den hier genannten mineralischen Erzeugnissen hat sich der Wert der Ausbeute folgenderweise gesteigert, in Mill. Mk. 1900 (1880): Antimonium 1,46 (0,04); Graphit 0,83 (0,21); Borax 4,23 (1,16); Gips 6.85 (1,68); Phosphatstein 22,51 (4,72); Schwefel 0,37 (0,09); Baryt 0,79 (0,34); Asphalt 1,75 (0,02); Bauxit 0,38 (1890: 0,01); Tonerde 7,73 (0,85); Kalkstein 18,90 (79,80); Seifenstein 1,61 (0,28). — [10]) Mineralische Gewässer, Wert der Ausbeute 1900: 26; 1880: 2 Mill. Mk. — [11]) Wert der wertvollen Steine 1902: 1,42; 1901: 1,21; 1900: 0,93 und 1880: 0,42 Mill. Mk.

III. Die Industrie der Vereinigten Staaten.

§ 416. Allgemeines über die amerikanische Industrie. Wie uns in der Urproduktion schon Riesenausdehnungen und Riesenzahlen begegnen, so in erhöhtem Maße in den Werkstätten amerikanischen Gewerbefleißes, wie überhaupt auf allen Gebieten der amerikanischen Gütererzeugung. In wenigen Jahrzehnten haben viele Industriezweige eine mehr denn hundertprozentige, ja einige eine tausendprozentige Steigerung ihrer produzierten Werte herbeigeführt[1]). Das alles sind Rieseneracheinungen, wie sie die Alte Welt nicht kennt. Vor drei Jahrzehnten waren die Vereinigten Staaten in vielen Industriezweigen ganz und gar von Europa abhängig, heute macht sich schon der Einfluß amerikanischer Industrieerzeugnisse in Europa und andern Kontinenten recht bemerklich[2]). Die Gründe dieser Leistungsfähigkeit haben wir bereits kennen gelernt, als wir von der Bevölkerung sprachen. Das muß vor allem noch anerkannt werden, daß trotz aller Schnelligkeit die Entwicklung stetig gewesen ist.

Im Jahre 1850 gab es 123000 Fabrikanlagen mit 957000 Angestellten; diese erhielten einen Lohn von 990 Mill. Mk.; der Wert der Erzeugnisse belief sich auf 4280 Mill. Mk. Das Jahr 1870 zählte 252000 Industriewerkstätten mit einem Anlagekapital von 7117 Mill. Mk.; 2,1 Mill. Menschen wurden beschäftigt, denen ein Lohn von 3255 Mill. Mk. ausgezahlt wurde; der Wert der produzierten Waren betrug 17774 Mill. Mk. Und im Jahre 1900 war die Zahl der Industrieanlagen auf 513000 gestiegen bei einem Anlagekapital von 41233 Mill. Mk. An die 5,7 Mill. beschäftigter Leute wurden 11487 Mill. Mk. ausgezahlt, und die Wertsumme der Produktion belief sich auf 54764 Mill. Mk.

§ 417. Industrien auf Grund pflanzlicher Erzeugnisse. In der zentralen und nördlichen Region der Union, ebenso in Kalifornien hat der Getreidebau eine großartige Müllerei hervorgerufen[3]). Die gewaltigsten Mühlenwerke finden sich in St. Paul, Minneapolis, St. Louis und im Gebiet der Großen Seen, wie in Chicago und Milwaukee am Michigansee, in Rochester und Oswego am Ontariosee. Die Mälzereien (Newyork) und Bierbrauereien haben in ihrer Anlage die europäischen übertroffen. In der Bierproduktion (mit 20 % der Weltproduktion) reiht sich neuerdings die Union sogleich an Deutschland an[4]). In *Milwaukee*, dem amerikanischen München, und in *St. Louis* gibt es die größten Brauereien der Welt[5]). Andere bedeutende Brauereistädte sind: St. Paul, Omaha, Chicago, Pittsburg, Trenton, Cincinnati, Buffalo, Rochester, Albany [Newy.], Scranton [Penns.], Baltimore und Boston[6]). Die Spirituosenfabrikation ist in den

---

[1]) Bei der Stahlproduktion sogar eine Steigerung von 19753 %; 1870 = 69000 t, 1900 = 13,7 Mill. t. — [2]) Siehe die Anmerkung über amerikanischen Brückenbau im Auslande Bd. I, § 84. — [3]) Mehl 1900 (1890) für 2855 (2159) Mill. Mk. — [4]) Vgl. Anmerkung S. 61. Bierproduktion 1900 (1890) für 997 (767) Mill. Mk. — [5]) In St. Louis die Brauerei von „Anhäuser & Busch", sie braut jährlich über 1,4 Mill. hl Bier; um den Flaschenbedarf zu decken, ist eine eigene Glasfabrik mit der Brauerei verbunden; in Milwaukee erzeugt die „Pabst Brewery" jährlich über 1,2 Mill. hl. — [6]) In Boston die „Massachusetts Breweries Co.".

letzten zwei Jahrzehnten eher zurück- als vorwärtsgegangen, nur die Whiskydestillation[1]) ist ständig in ihren Hauptsitzen Louisville, Paducah [Kent.] und S. Francisco gewachsen. Immerhin beträgt die amerikanische Spirituosenerzeugung 10 % der Weltproduktion (diese zu 28,3 Mill. hl angenommen). Die Weinproduktion der Union ist vorzugsweise auf Kalifornien beschränkt. Obwohl sie noch nicht 1 % der Weltproduktion (160—170 Mill. hl) ausmacht, so hat sie doch eine erfreuliche Steigerung erfahren[2]). Apfelwein wird im NO der Union in größeren Mengen hergestellt (Rochester).

Die reichen Erzeugnisse der Pflanzenwelt haben in den Vereinigten Staaten namentlich die Nahrungsmittelindustrie gefördert. Abgesehen von dem schon erwähnten Mehl werden in ungeheuren Mengen Backwaren, so Biskuits (Chicago, Seattle [Wash.]), hergestellt, ferner Zuckerwaren[3]) (St. Louis, Newyork), Backpulver (Newyork), Rohrzucker außer im S des Landes besonders in Newyork, hierselbst auch Maiszucker und in neuester Zeit mehr und mehr Rübenzucker (Newyork, San Francisco, Ogden [Utah])[4]). Die Herstellung von Pflanzenkonserven[5]) blüht in den Staaten Kalifornien (San Francisco, Los Angeles), Massachusetts (Boston), Delaware (Wilmington), Newyork und Maryland.

In der Tabakindustrie sind die Vereinigten Staaten allen andern Ländern überlegen[6]). Die wichtigsten Tabakfabrikationsorte sind Newyork[7]), Baltimore, Rochester, Detroit, Richmond [Virg.], Key-West, St. Louis und Louisville. In der Zigarren- und Schnupftabakfabrikation (*Natchetoches*) beherrscht *Newyork* den Markt.

Unter allen Produktionszweigen ist die Textilindustrie mit am meisten emporgeschnellt, vorzüglich die Baumwollenindustrie[8]). Diese verarbeitete vor reichlich drei Jahrzehnten noch nicht 200 Mill. kg Baumwolle, jetzt dagegen über das Vierfache[9]) bei rund 20 Millionen Spindeln[10]). Die Baumwollenindustrie hat sich vorzugsweise im NO des Landes fesgesetzt, wo unter anderem die Kraft der kataraktreichen Flüsse ausgenützt werden kann, wie z. B. im Merrimactal (Manchester

---

[1]) 1897 39,5 Mill. l Whisky, 1903 dagegen 184,3 Mill. l. — [2]) 1900 Weinerzeugung 1,43 Mill. hl im Werte von 27,5 Mill. Mk., 1890 nur in einem Werte von 12 Mill. Mk. — [3]) Wert der Zuckerwaren 1900 (1880) 340 (105) Mill. Mk. — [4]) 1899/1900 wurden an Zucker 151600 t produziert, 1901/02 316000 t. Die Ausbeute an Melasse belief sich 1901/02 auf 2,5 Mill. hl. 1902 belief sich der Totalverbrauch an Zucker auf 2,6 Mill. t. — [5]) Nach dem Census vom Jahre 1900 wurden 531,4 Mill. kg Büchsenpflanzen (Tomaten, Mais, Erbsen usw.), 136,9 Mill. kg Büchsenfrüchte und 36,9 Mill. kg getrocknete Früchte erzeugt, zu einem Gesamtwert von 191 Mill. Mk. — [6]) 1900 gab es 15800 Zigarren- und Tabakfabriken mit über 150000 Arbeitern. Die Kosten des Rohmaterials beliefen sich auf 450, der Wert der Ausbeute auf 1192 Mill. Mk. Die Ausbeute bestand 1904 (1900) in 149,6 (130,1) Mill. kg Tabak, in 9,1 (6,3) Mill. kg Schnupftabak, in 6707 (6177) Mill. Stück Zigarren und 3235 (3259) Mill. Stück Zigaretten. (1890 betrug der Wert der erzeugten Zigarren und Tabake 819 und 1880 488 Mill. Mk.) — [7]) In Newyork die „Consolidated Tobacco Co.". — [8]) Die Textilindustrie umfaßte 1900 (1890) 4812 (4276) Großbetriebe, beschäftigte 678000 (528000) Leute und erzielte einen Wert der erzeugten Waren von 3912,3 (3189,1) Mill. Mk. — Die Baumwollenindustrie allein 1900 (1890): 973 (905) Fabrikanlagen, 303000 (222000) beschäftigte Personen, Wert der Produkte 1398 (1126) Mill. Mk. [*1870 nur 743 Mill. Mk.*]. — [9]) 1870 wurden 197,1 Mill. kg Baumwolle verarbeitet, 1901 dagegen 815.8 Mill. kg, also eine Zunahme von 302 %. — [10]) Baumwollenspindeln 1900: 19008400, 1890: 14188100 Stück.

und Nashua). Baumwollengarne liefert in größten Mengen Massachusetts (Fall-River, Lowell, Newbedford), Baumwollenstoffe die Orte Newyork, Boston, Philadelphia, Atlanta [Georgia] u. a. m. Nicht so umfangreich wie die Baumwollenindustrie sind die Flachs-, Hanf- und Juteindustrien; aber diese Gewerbezweige haben ihren Produktionswert verhältnismäßig mehr als die Baumwollenmanufaktur gesteigert[1]). Ausgezeichnete Seilerwaren liefern Newyork, Boston, Bindfaden Milwaukee, Segelleinwand Baltimore.

Auf der Baumwollen- und Leinsamenerzeugung beruhen die großen amerikanischen Baumwollöl-[2]) und Leinölfabriken, wie in Newyork[3]). Kautschukwaren werden hauptsächlich in Boston hergestellt, Gummischuhe in Newyork. In den Nordoststaaten blüht eine ansehnliche Korbwarenindustrie, gleichsam als ein Zweig der großen amerikanischen Holzindustrie, die rohe und zubereitete Hölzer jährlich im Werte von mehr denn 2 Milliarden Mark liefert[4]). Die gewaltige Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und der immer noch wachsende Bedarf in den holzarmen Steppen- und Präriestaaten sind die Haupttriebfedern der gewaltigen Entwicklung der Holzindustrie. Die Sägeholzindustrie ist in 3 Gebieten konzentriert, zunächst im kanadischen Seengebiet (Grand Rapids und Saginaso auf der Michiganhalbinsel, fernerhin Buffalo, Detroit und Chicago), in den sprichwörtlich föhrenreichen Südoststaaten Nord- und Südcarolina, Georgia und Alabama (Pensacola) und in den pazifischen Landschaften (Seattle und Tacoma in Washington, San Francisco u. a. O. m.). Reiche Mengen von Harz, Teer, Pech und Terpentin werden ausgeführt. Eine weitere Folge der Waldausbeutung ist das außerordentlich blühende Möbelgewerbe[5]) (Chicago, Indianopolis, Newyork — hierselbst Kontor- und Schulmöbel[6]) — Boston, Cincinnati), der großartige Wagenbau (Chicago, Cincinnati, Columbus [Ohio]). Zellulosefabriken befinden sich unter andern Orten besonders in Philadelphia und Zündholzfabriken in Chicago.

§ 418. Industrien auf Grund tierischer Erzeugnisse. Auf Grund der Rinderzucht hat sich, wie schon bei der Urproduktion hervorgehoben wurde, eine Milch-[7]) und Meiereiwirtschaft[8]) in großem Stile entwickelt. In der Herstellung von kondensierter Milch, von Butter und Käse gehen die Staaten Newyork, Vermont, Wisconsin und Jowa allen andern Staaten voran. In kondensierter Milch beherrscht die Stadt *Newyork* die ganze Union. Mit der Viehzucht hängt ferner die riesig entwickelte Fleischindustrie zusammen. Wenn man die

---

[1]) Wert der erzeugten Flachs-, Hanf- und Jutewaren 1900 (1890) 200 (157) Mill. Mk. — [2]) Wert des Baumwollen(samen)öls 1900 (1880) 244 (17) Mill. Mk. — [3]) In Newyork die „American Cotton Oil Co.“ und die „American Linseed Co.“. — [4]) Wert der Bau- und Nutzholzindustrieerzeugnisse 1900 (1890) 2381 (1840) Mill. Mk. — [5]) Wert der fabrizierten Möbel 1900 (1880) 643 (357) Mill. Mk. — [6]) In Newyork die „American School Fourniture Co.“. — [7]) Die 18,1 Mill. Milchkühe des Jahres 1900 ergaben 29,36 Mill. hl Milch. — [8]) In den Molkereien wurden 1900: 190,9 Mill. kg Butter, 128,1 Mill. kg Käse und 84,8 Mill. kg kondensierte Milch hergestellt. Rechnet man die Erzeugnisse der Farmen hinzu, so war der gesamte Ertrag an Butter 676,9 Mill. kg, an Käse 135,6 Mill. kg. — Die Schweizerei- und Molkereiprodukte werteten 1900 (1890) 3294 (2359) Mill. Mk.

Fleischproduktion der Erde zu 15,44 Mill. Tonnen annimmt, so liefern davon die Vereinigten Staaten 29,6 % (4,57 Mill. t); Europa liefert 61,7 % (9,55 Mill. t), und der Rest entfällt auf Australien, Argentinien und Kanada. Die Union schlachtet jährlich über 30 Mill. Schweine, 1/3 soviel Schafe, 1/6 soviel Ochsen und Kälber[1]. Die beiden größten Schweineschlachtstädte („Porkopolen") sind *Chicago*, das jährlich etwa 9 Mill. Schweine schlachtet, und *Cansas City*, jährlich über 3 Mill. Andere Fleischindustriestädte sind Omaha, St. Joseph [Missouri], St. Louis, Milwaukee, Boston. Die Herstellung von Fischkonserven blüht außer an den wichtigeren Häfen der Nordostküste besonders in San Francisco und Portland [Oregon]. Sardinen liefern in der Hauptsache Chicago und Newyork.

Die Wollenindustrie[2] hat in Massachusetts (Fall-River, Lowell) größere Pflegestätten gefunden. Wolltuche liefern neben andern Orten Boston, Filz- und Hutwaren Newyork, Teppiche[3] Philadelphia, Hartford [Connect]. Mit der großen Tierhaltung hängt eng die Lederindustrie[4] zusammen. Hauptorte dieses Industriezweiges sind Newyork (Sohlenleder), Newark, Newbrunswick [Newjersey][5], Pittsburg mit dem benachbarten Alleghany und zuletzt auch Louisville. Zentralpunkte der Gerberei sind Milwaukee und Buffalo. Eine weitere Folge der Lederindustrie ist die kolossale Schuhwarenfabrikation[6], die sich außer in den größten Städten besonders im Staate Massachusetts niedergelassen hat. In der Pelzwerkbereitung steht St. Paul obenan. Das Seidengewebe steht im Gegensatz zur amerikanischen Seidenzucht auf sehr hoher Stufe[7]. Mittelpunkt dieser Industrie ist *Paterson* in Newjersey. Neben Seidenstoffen werden große Mengen von seidenen Handschuhen und Besatzartikeln hergestellt.

§ 419. Industrien auf Grund mineralischer Erzeugnisse. Von allen Industriezweigen der Union ist die Eisen- und Stahlindustrie am schnellsten gewachsen, besonders auf dem Gebiete der Stahlerzeugung[8]. Der Wert der jährlich erzeugten Waren beträgt gegenwärtig annähernd 4 Milliarden Mark[9]. Die Hauptstaaten der Eisen- und Stahlindustrie sind Pennsylvanien (Pittsburg, Philadelphia, die Orte des Susquehannatales), Ohio (Cleveland), Illinois, Indiana, Tennessee (Knoxville, Chattanooga), Wisconsin (Milwaukee)[10], Alabama, westliches Virginien, Newjersey, Newyork (Newyork[11], Troy), Massachusetts (Worcester, Spring-

---

[1]) 1900 wurden 30,7 Mill. Schweine, 9,2 Mill. Schafe, 5,5 Mill. Ochsen und 0,9 Mill. Kälber geschlachtet. — Der Wert der Schlächtereiwaren und Fleischkonserven betrug 1900 (1890): 3294 (2859) Mill. Mk. — [2]) Wert der Wollprodukte 1900 (1890): 1248 (1134) Mill. Mk. [*1870: 836 Mill. Mk.*]. — [3]) Wert der Teppiche 1900: 202, 1890: 130 Mill. Mk. — [4]) Wert der Lederfabrikate 1900 (1890): 857 (719) Mill. Mk. — [5]) In Newbrunswick die „American Hide & Leather Co.". — [6]) Wert der fabrizierten Schuhwaren 1900 (1890): 1096 (928) Mill. Mk. — [7]) Seidenmanufakturen bestanden 1900 (1890): 483 (472), darin waren beschäftigt 68000 (50900) Leute. — Wert der Seidenerzeugnisse 1900 (1890): 451 (367) Mill. Mk. [*1870: 50 Mill. Mk.*]. — [8]) Vgl. Anmerkung 1 auf S. 459. — [9]) In der Eisen- und Stahlerzeugung waren 1900 (1890): 232000 (176000) Leute beschäftigt. — Der Wert der Erzeugnisse belief sich 1900 (1890) auf 3511 (2011) Mill. Mk [*1870: 870 Mill. Mk.*]. — [10]) Die „Lackawanna Steel Co." in Milwaukee liefert 10 % der Stahlerzeugung der Union. — [11]) In Newyork die „United States Steel Corporation".

field, Taunton) und Kalifornien (San Francisco)[1]). Die bedeutendsten Hochöfen, denen sich Stahl- und Walzwerke beigesellen, befinden sich in nächster Nähe der Kohlen- und Petroleumfundstätten (Pittsburg, Birmingham in Alabama usw.). In der Herstellung von Schmiedeeisen hat Chicago neben andern Orten eine führende Stellung. Die bedeutendsten Orte für Maschinenbau sind Bridgeport [Connect.] (liefert besonders Nähmaschinen und Geschütze), Providence [R.J.] (Nähmaschinen nnd Waffen), Newyork (Lokomotiven, Schreibmaschinen und allerhand andere Maschinen[2])), Philadelphia (Lokomotiven[3]), Eisenröhren, eiserne Brücken[4])), Boston (Schuhmaschinen), Buffalo, Detroit, Milwaukee, Chicago, Cincinnati, Indianapolis, St. Louis, Wilmington, Atlanta, Louisville, Omaha, San Francisco, Portland [Oregon]. In der Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen[5]) und allerhand andern landwirtschaftlichen Geräten, besonders von Pflügen[6]), hat sich Chicago Weltruf erworben, in Heugabeln Cleveland am Eriesee. Großartige Eisenbahnwerkstätten finden sich in Newjersey, Chicago und Detroit. Eiserne Gußwaren liefern Newyork und das benachbarte Newark.

Die Eisenindustrie ist nicht ohne Einfluß auf den Schiffsbau[7]) geblieben. Große Schiffswerften befinden sich in Philadelphia und Camden, in Newyork, Baltimore, Wilmington [Delaw.], Neworleans, San Francisco und Portland [Oreg.] und, nicht zu vergessen, in Cleveland am Eriesee. Die Uhrenindustrie[8]), die dem Schweizer-Uhrenexport nach den Vereinigten Staaten sehr geschadet hat, blüht in Philadelphia, Boston, Waltham (westl. von Boston), Waterburg [Connect]. Boston[9]) und Newyork beherrschen die Telegraphen- und Telephonindustrie, überhaupt die Herstellung von elektrischen Apparaten[10]). Hierbei sei auch an die Edison-Stadt *Schenectady* im NW von Albany am Mohawk-River erinnert.

Gold-, Silber- und sonstige Juwelierarbeiten[11]) liefern Newyork und Newark, Providence [R.J.], Pittsburg, Chicago, Virginia City im Felsengebirge und San Francisco, Messingwaren Waterburg [Connect.], Buffalo, Blechwaren Newyork (hauptsächlich Blechbüchsen), Bleiwaren St. Louis. Die Blei- und Eisengußwaren haben die deutsche Spielwarenausfuhr nach den Vereinigten Staaten erheblich beeinträchtigt. Der Bauxit von Arkansas wird in Fabriken, denen die Niagarafälle als Kraftquelle dienen, zu Aluminium verarbeitet.

---

[1]) In San Francisco die „Union Iron Works". — [2]) So beläuft sich z. B. der Wert der Erzeugnisse der Bicycle-Industrie 1900 (1890) auf 184 (11) Mill. Mk. — [3]) In einer Fabrik werden jährlich über 1500 Lokomotiven hergestellt. — [4]) Wert der Brückenerzeugnisse 1900: 126,4, 1880: 87,4 Mill. Mk. — [5]) Wert der Ackergeräte und Hilfsgeräte zum Ackerbau 1900 (1890): 425 (342) Mill. Mk. [*1880: 286 Mill. Mk.*]. — [6]) In Chicago die „American Plow Co.". Die Fabrikanlage bedeckt mit ihren Gebäuden über 1/2 qkm und beschäftigt 24000 Arbeiter. 2 Millionen ihrer Maschinen sind über die ganze Union und darüber hinaus verbreitet. Gegen 50 Schiffe bringen ihr aus dem Seegebiet Holz und Eisen, und täglich schickt sie etwa 100 Frachtwagen mit ihren Erzeugnissen nach allen Richtungen der Windrose hin. — [7]) Wert der gebauten Schiffe 1900: 311, 1880: 151 Mill. Mk. — Schiffsneubau 1904 (1903): 1092 (1215) Sch. m. 350 (377) Taus.Reg.ts. [8]) Wert der Uhrenfabrikate 1900: 168, 1880: 59 Mill. Mk. — [9]) In Boston „American Bell Telephon & Telegraph Co.". — [10]) Die elektrischen Apparate werteten 1900: 382 Mill. Mk. (1890: 86, 1880: 11 Mill. Mk.), dazu noch 63 Mill. Mk. für elektrische Konstruktionen. — [11]) Wert der Goldschmiedearbeiten 1900: 1932, 1880: 924 Mill. Mk.

In der Herstellung von Porzellan, Steingut und allerhand Töpferwaren[1]) hat sich Trenton, in Newjersey an den Delawarefällen, einen berühmten Namen erworben, auch Eastliverpool in Ohio, in der Glasfabrikation[2]), besonders in Fenster- und Tafelglas, Pittsburg und Alleghany. Pittsburg liefert außerdem feuerfeste Ziegelsteine. Ausgezeichnete Ziegelsteine kommen ferner von Chicago und Boston. Kalk fabrizieren Chicago und Montgomery [Alab.], Zement Philadelphia und Newark, Portlandzement Newyork, Asphalt und Schmirgel Newyork, künstliches Eis Boston und Newyork, raffiniertes Petroleum die großen Petroleumstädte des NO (S. 456), besonders Philadelphia und Newyork[3]). Überall in den großen Kohlen- und Petroleumgebieten wird Gas erzeugt.

§ 420. Industriezweige auf Grund verschiedener Naturerzeugnisse. Das Bekleidungsgewerbe[4]) hat seine Hauptsitze in Newyork, Boston, Chicago und Cincinnati. In Galanteriewaren besitzt Newyork die führende Rolle. Die chemische Industrie kann fast einen ähnlichen Aufschwung wie die deutsche aufweisen[5]). Ihre Betriebszentren befinden sich in Newyork (neben vielem andern besonders Explosivstoffe) mit Brooklyn, in Syracuse [Newyork], Philadelphia mit Camden und Detroit. Kunstdünger wird vorzugsweise in Newyork[6]) und Richmond [Virg.] hergestellt, Farbe in Newyork. Seife[7]) und Kerzen werden in Cincinnati und Chicago gefertigt. Die Union nimmt ferner in der Papierfabrikation eine hohe Stellung ein[8]). Bedeutende Papierfabriken gibt es in Springfield (Schreibpapier) und Holyoke [beide Orte in Mass.], Newyork (Zeitungspapier und Pappen), ferner in Troy, Hartford [Connect.]. In der Herstellung von Spielkarten und Plakaten ist Cincinnati tonangebend. Im Bücher-, Bunt-, Zeitungs- und Steindruck steht Newyork über allen andern Städten. Wichtige Bücher- und Bilderdruckorte sind außerdem Boston, Philadelphia, St. Paul, Washington. Im Bau von Eisenbahnwagen (Palastwagen) ist Chicago[9]) weltberühmt; im Bau von Klavieren[10]), von Häusern[11]), selbst von transportablen Häusern, Newyork u. a. O.

IV. Verkehr und Handel.

§ 421. Verkehrsstraßen, Verkehrseinrichtungen und Eisenbahnen im allgemeinen. Die Vereinigten Staaten sind ein wegereiches Land, aber nur in bezug auf Eisenbahnen und schiffbare Flüsse. Beide

---

[1]) Wert der Töpferwaren 1900: 185, 1880: 34 Mill. Mk. — [2]) Wert der Glaswaren 1900: 285, 1880: 88 Mill. Mk. — [3]) In Newyork die „Standard Oil Co.". — [4]) Wert der Herrenkleider 1900 (1880): 1 748 (878) Mill. Mk., der Damenkleider 668 (185) Mill. Mk.; hierbei handelt es sich nur um Fabrikware. — [5]) Wert der chemischen Produkte einschließlich der Explosivstoffe 1900 (1890): 851 (784) Mill. Mk. — [6]) In Newyork die „American Agricultural-Chemical Co." — [7]) Wert der fabrizierten Seife 1900: 218, 1880: 109 Mill. Mk. — [8]) Wert der Papierwaren 1900: 533, 1880: 239 Mill. Mk. — [9]) In Chicago die „Pullman Co.". — [10]) Wert der hergestellten Klaviere 1900: 147, 1880: 50 Mill. Mk. — [11]) Überhaupt stieg der Stein- und Ziegelsteinbau von 84 (1880) auf 853 Mill. Mk. (1900), ein Beweis, daß der Holzbau der vergangenen Zeit schnell zurückweicht und dem Bau gewaltiger Steinpaläste Platz macht.

Straßensysteme, vorwiegend das erstere, haben bei ihrer schnellen Entwicklung den Landstraßenbau nicht recht aufkommen lassen. Nur in dem industriellen Osten trifft man auf gepflegte Landstraßen.

Riesig ist die Entwicklung des Eisenbahnnetzes[1]); sie und der wirtschaftliche Aufschwung haben sich gegenseitig bedingt. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinigten Staaten würden trotz der natürlichen Vorzüge ohne Eisenbahn nicht ihre jetzige Höhe in so kurzer Zeit erreicht haben; denn gerade die Eisenbahnen ermöglichten die bequemste, vorteilhafteste und tunlichst billigste Verbindung zwischen Urproduktions-, Fabrikations- und Konsumtionsort. Eine Anzahl privater Gesellschaften[2]) beherrschen das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten. Wenn das gesamte nordamerikanische Eisenbahnnetz auch nicht in seiner Dichte dem europäischen gleichkommt, so übertrifft aber das der Union ganz erheblich das gesamte europäische. In der Union entfallen (1901)[3]) 4,1 km auf 1 qkm (in Europa 2,8, in Deutschland 9,7) und 41,1 km auf je 10000 Bewohner (in Europa 7,3, in Deutschland 9,4), besonders in den nordöstlichen, atlantischen Küstenstaaten und in den mittleren Landschaften zwischen Ohio, Missouri und den Großen Seen hat das Eisenbahnnetz beinahe eine unheimliche Dichte erlangt.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten befördern gegenwärtig im Jahre etwa 700 Mill. Personen (Deutschland über 800 Mill.) und rund 100 Milliarden Tonnenkilometer[4]) (Deutschland 36 Milliarden). Die Eisenbahnen sind vielfach, namentlich im W, noch sehr primitiv eingerichtet (höchst einfache Stationsgebäude, hölzerne Brücken), immerhin haben sie Verkehrseinrichtungen notwendig gemacht und schaffen helfen, die staunenerregend in ihrer Art sind, wie die *Eastriverbrücke*, die Newyork mit Brooklyn verbindet, die *Washingtonbrücke* zwischen St. Paul und Minneapolis, die *Galvestonbaibrücke* in Texas (3390 m lang), die *Mississippibrücke* bei Neworleans (3350 m lang) u. v. a. m. Das Beamtenpersonal reicht für den großen Betrieb nirgends aus[5]).

Alle großen Städte der Union sind auch wichtige Eisenbahnknotenpunkte; von *Chicago*, der größten Eisenbahnzentrale, strahlen 32 Linien aus.

Um bei der bedeutenden ostwestlichen Erstreckung (S. 437) mit der natürlichen Zeit im Einklang zu bleiben und trotzdem den Verkehrsstörungen durch den Zeitunterschied vorzubeugen, hat man in den Vereinigten Staaten verschiedene Zeitzonengebiete angenommen. Alle Orte, die östlich vom $82^1/_2{}^\circ$ w. L. liegen, rechnen nach Ostzeit, die Orte zwischen $82^1/_2{}^\circ$ und $97^1/_2{}^\circ$ nach Zentralzeit, die zwischen $97^1/_2{}^\circ$ und $112^1/_2{}^\circ$ nach Gebirgszeit, und die Orte westlich des $112^1/_2{}^\circ$ rechnen nach Pazifischer Zeit. Da jedes Zeitzonengebiet 15° durchmißt, so differieren demnach die benachbarten Zeitzonen um je 1 Stunde[6]). Diese Differenz ist bei den amerikanischen Eisenbahnfahrplänen[7]) wohl zu beachten.

[1]) Die erste Eisenbahn 1827 zu Quincy [Mass.]; die Eisenbahnlänge 1830: 37, 1850: 14500, 1870: 85200, 1890: 268400, 1900: 318000, 1901: 317354, 1902/03: 327000 km. — [2]) Gegenwärtig 23 Eisenbahngesellschaften. — [3]) Vgl. Bd. I, § 101. — [4]) Über Tonnenkilometer siehe S. 68 Anm. 3. — [5]) So bedienen das 10mal kleinere preußische Eisenbahnnetz 3mal mehr Beamte (345000). — [6]) Vgl. Bd. I, § 5. — [7]) „The official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States“ erscheint monatlich.

§ 422. Die Pacificeisenbahnen. Unter den vielen Eisenbahnen haben mit Recht die riesigen Überlandbahnen, die das atlantische Ufer mit dem pazifischen verbinden, große Berühmtheit erlangt. Erst mit der Verknüpfung beider Ozeane durch die Eisenbahn wurde der Union der Stempel eines wirtschaftlichen Weltreiches aufgedrückt. Der Ausgangspunkt der Pacificbahnen ist im O *Newyork* und der Endpunkt im W *San Francisco,* beziehentlich *Tacoma* oder *Portland*[1]) für die nördlichste Route.

Die vier wichtigsten Pacificbahnen sind folgende:

I. Nord-Pacificbahn. Newyork—Chicago(*1468 km in 22 Stdn.*)—St. Paul (*Chic.—St. Paul 748 km in 14 Stdn.*)—Tacoma (*St. Paul—Tacoma 3072 km in 60 Stdn.*), also Newyork—Tacoma = 5288 km in 102 bis 108 Stdn. oder in $4^1/_2$ Tagen (einschl. aller Aufenthalte); oder Newyork—Portland = 5620 km in 120 Stunden oder in 5 Tagen (einschl. aller Aufenthalte).

II. Union-Pacificbahn. Newyork—Chicago—Omaha (*Chicago—Omaha 789 km in 14 Stdn.*)—Ogden am Großen Salzsee (*Chic.—Ogden 2404 km in 55 Stdn.*) San Francisco (*Chic.—San Francisco 3763 km in 73 Stdn.*), also Newyork—San Francisco = 5231 km in 104 bis 112 Stdn. oder in $4^1/_3$ bis $4^2/_3$ Tagen (einschl. aller Aufenthalte).

III. Santa Fé-Pacificbahn (Atlanticpacificbahn). Newyork (*Pittsburg 716 km in 11 Stdn.*)—Indianopolis (*Newy.—Indian. 1329 km in 22 Stdn.*)—St. Louis (*New.—St. L. 1716 km in 29 bis 30 Stdn.*)—Santa Fé (*St. Louis—S. Fé 1965 km in 46 Stdn.*)—San Francisco (*St. Louis—S. Franc. 3977 km in 94 Stdn.*); also Newyork—St. Louis—San Francisco = 5693 km in 132 bis 138 Stdn. oder $5^1/_2$ bis $5^3/_4$ Tagen (einschl. aller Aufenthalte).

IV. Süd-Pacificbahn. Newyork—Philadelphia (*145 km in 2 Stdn.*)—Baltimore (*Newy.—Balt. 203 km in 4 Stdn.*)—Washington (*Newy.—Wash. 367 km in $5^1/_4$ Stdn.*)—Neworleans (*New.—Neworl. 2047 km in 42 Stdn*)—El Paso (*Neworl.—El P. 1907 km in 45 Stdn.*)—Los Angeles (*Neworl.—Los Ang. 3230 km in 72 Stdn.*)—San Francisco (*Neworl.—San Franc. 4006 km in 90 Stdn.*), also Newyork—Neworleans—San Francisco = 6053 km in 144 bis 150 Stdn. oder 6 bis $6^1/_4$ Tagen (einschl. aller Aufenthalte).

Von Newyork nach Mexiko (4500 km) fährt man über Neworleans—San Antonio (*Neworleans—San Antonio 919 km in 20 Stdn.*), Laredo, Monte(r)rey, Saltillo, San Louis Potosi, Gonzalez und Queretaro gerade 120 Stdn. oder 5 Tage (einschl. aller Aufenthalte). Von Mexiko bis nach El Paso, 1971 km, fährt man auf der mexikanischen Zentralbahn $46^1/_2$ Stdn. oder fast 2 Tage.

Von Newyork bis Boston wird die 349 km lange Strecke am schnellsten in 5 Stunden überwunden, Newyork—Niagarafälle (711 km) in 13 Stunden, Newyork—Montreal (628 km) in 11 Stunden. Die schnellste Fahrt findet zwischen Philadelphia und Atlantic City (dem größten Seebade der Union) statt; zu der 89 km betragenden Entfernung braucht das Dampfroß nur 48 Minuten[2]). Das Mississippital wird von St. Louis bis Neworleans (1140 km) in 24 Stunden durcheilt.

---

[1]) Tacoma und Portland stehen wiederum mit San Francisco in Schnellzugsverbindung. — [2]) Vgl. Bd. I, § 100.

§ 423. Andere wichtige Verkehrsmittel und Verkehrseinrichtungen. Neben den Eisenbahnen mit Dampfbetrieb nehmen die elektrischen Eisen- und Straßenbahnen ein gut Teil der Personenbeförderung auf sich[1]). Auch die andern Verkehrseinrichtungen, wie Post-, Telegraphie- und Telephonwesen, sind großartig eingerichtet, ganz dem Riesenverkehr entsprechend[2]). In keinem Land entfallen so viel Briefpostsendungen auf 1 Kopf der Bevölkerung wie in der Union (hier 200, in Deutschland 110)[3])[4]).

Die Union verfügt auch über bedeutende Kabel, über 6 transatlantische, über 1 transpazifisches (bei Guam vorbei nach den Philippinen) und über südamerikanische Küstenkabel (besonders Westküste)[5]).

Von der schnellen Entwicklung des Verkehrs zeugen vorzüglich die Zeitungen, die in dem Zeitraum von 1870 bis 1903 von 5000 auf reichlich 20000 Stück gestiegen sind. In keinem Lande entfallen so viel verschiedene Tageszeitungen auf die Bewohner wie in der Union (1901 : 27 Zeitungen auf 100000 Bewohner, in Deutschland 14)[6]).

Die großen schiffbaren Seen, Ströme und Flüsse werden von Fracht- und Personendampfern und von Riesenfähren belebt. Weit ins Land hinein greifen die schiffbaren Flüsse. Die Wasserscheiden zwischen den Stromgebieten, die hauptsächlich dem Verkehr dienen, sind nicht allzuhoch und bieten keine schwer zu besiegenden Schranken. Das Kanalsystem der Vereinigten Staaten verfügt über 5000 km[7]).

Die wichtigsten Kanäle sind der St. Mary-Kanal, der den Oberen See mit dem Huronsee verbindet; der Verkehr, der auf ihm auf und ab flutet, bewältigt jährlich gegen 30 Mill. t, also beinahe ³/₄ mal so viel wie die deutschen schiffbaren Flüsse (S. 65, 188) zusammen. Der Illinoiskanal verbindet den Michigansee mit dem Mississippi (Chicago mit St. Louis), der Miami-Erieseekanal Cincinnati mit Toledo, der Ohio-Erieseekanal den Ohio mit Cleveland, der Ohio-Erie-(Stadt)kanal Pittsburg-Alleghany mit dem Orte Erie, der Ontario-Alleghanykanal Rochester mit den Orten am Alleghanyfluß, der Ontario-Hudsonkanal Rochester und Oswego mit Troy und Albany, der Champlainkanal Hudson mit Lorenzstrom. Ferner sind Hudson, Delaware und Susquehanna durch Kanäle miteinander verbunden. An diesen Flüssen, wie auch am Potomac und andern, sind Kanäle längs des Flußlaufs angelegt. Selbst in den Großen Seen hat man besondere Rinnen für die großen Eisenerz- und andern Frachtdampfer ausgebaggert.

§ 424. Die amerikanische Handelsflotte. Die Handelsflotte der Union ist die drittgrößte der Erde, sie umfaßt 4600 Schiffe mit 5,6 Mill. Reg. t n.; zählt man noch die Dampfer unter 100 und die Segler unter 50 Reg. t n. mit, so umfaßt die Handelsflotte nicht ganz 6,1 Mill. Reg. t.

---

[1]) 1901 gab es 1062 elektrische Bahnen mit einer Gesamtlänge von 110000 km, 1902 die Straßenbahnen 43000 km lang. — [2]) Vgl. Bd. I, § 122. — [3]) Vgl. die Briefpostsendungen der wichtigsten Wirtschaftsgebiete. Bd. I, § 98.

[4])

	Briefpostsendungen in Mill. Stück	Telegraphen Drahtleitg. in 1000 km	Telegramme in Mill. Stück	Telephon Drahtleitg. in 1000 km	Gespräche in Mill. Stück
1902/03 [*1891/92*]	15940 [*9246*]	1752,5 [*1190,0*]*)	90,8 [*59,2*]	3935,2 [709,6]	2425 [600]

*) Diese Berichte liegen nur vor von der „Western Union Telegr. Ges.“.

[5]) 1903 über 72000 km. Vgl. Bd. I, § 122. — [6]) Vgl. Bd. I, § 88. — [7]) 1902/03: 4930 Kanäle.

Diese Größe hat die amerikanische Handelsflotte nur auf Kosten der Küstenschiffe erlangt, zu denen die der großen Binnenschiffahrt mit gezählt werden; denn diese Schiffe umfassen $85\,^0/_0$ der gesamten Handelsflotte, und nur $15\,^0/_0$ dienen dem fremden Handel[1]). Überhaupt ist die letztere gegenüber dem Bestand der frühern Jahrhunderte sehr zurückgegangen, und wenn die amerikanische Statistik für die „International Mercantile Marine Company" auch gegen 140 Dampfer mit über 1 Mill. Reg.t n. angibt, so ist dabei zu bedenken, daß viele dieser Schiffe in Amerika nicht beheimatet sind[2]). Von den reichlich 6 Mill. Reg.t der amerikanischen Handelsflotte entfallen $^3/_6$ des Tonnenraums auf die atlantischen Küsten, $^2/_6$ auf die nördlichen Seen und $^1/_6$ auf die pazifischen Küsten und die Flüsse[3]).

§ 425. Wichtige Handels- und Verkehrsplätze. Seehäfen. Die erste Handels- und Verkehrsstadt der Union ist ***Newyork***, das auf der Insel Manhattan, an der Mündung des Hudson ins Meer liegt. Mit ***Brooklyn*** auf Long Island, dem rechtshudsonschen ***Jersey City***[4]) und ***Hoboken***[5]) bildet Newyork ein einziges Hafengebiet und mit seinen 3,4 Mill. Einwohnern eine der größten Städte der Erde. Wie London für Großbritannien, so ist Newyork für die Union so recht die „Empire City". Mit geradezu elementarer Gewalt ist Newyork gewachsen, die modernste Riesenstadt, ohne irgend welchen bedeutenden geschichtlichen Hintergrund[6]). Die älteren ehrwürdigen Städte Boston und Philadelphia überflügelte Newyork, als der Erieseekanal eröffnet (1825) und damit eine direkte und billige Verbindung mit den Großen Seen hergestellt wurde. Dieser Kanal monopolisierte für die Folgezeit den Handel der Union, bis allmählich die Eisenbahnen den Löwenanteil des Frachtverkehrs an sich brachten. Der Kanal erhielt eine wertvolle Ergänzung im Champlainkanal. Die Stadt Newyork selber ist wie jede amerikanische Großstadt (und Kleinstadt) in rechteckigen Häusergruppen aufgebaut (einzelne Häuser, die sog. „Wolkenkratzer", bis 30 Stock hoch). Das fast mathematisch genaue, rechtwinklig sich schneidende

---

[1]) Verteilung der amerikanischen Schiffstonnen (in 1000 Reg. t):

Jahre	Für den fremden Handel		Für den Küstenhandel		Wal- und Seefischerei	Total
	Dampfer	total	Dampfer	total		
1861	103	2497	775	2705	338	5540
1871	181	1364	907	2765	154	4283
1881	153	1297	1112	2646	115	4058
1891	235	989	1776	3610	86	4685
1901	426	880	2491	4583	62	5524
1902	455	873	2718	4859	66	5798
1903	527	879	2847	5141	67	6087

[2]) Vgl. die Welthandelsflotte Bd. I, § 123.

[3]) Verteilung der amerikanischen Schiffstonnen (in 1000 Reg. t) nach den Verkehrsgebieten.

	1903	1902	1901	1900	1891
Atlantische Küste . .	3157	2985	2855	2728	2780
Pazifische Küste . . .	812	774	714	601	441
Nördliche Seen . . .	1903	1817	1706	1566	1155
Flüsse	215	222	249	270	309
Total . . .	6087	5798	5524	5165	4685

[4]) Jenseit der Newarkbai, im Hintergrunde von Jersey City liegt Newark, das schon als Vorstadt der Riesenstadt Newyork betrachtet werden kann. — [5]) In Hoboken haben sich besonders viele Deutsche niedergelassen. — [6]) Über das Wachstum von Newyork vgl. S. 440.

Straßennetz wird nur durch den 10 km langen „Broadway" schräg durchschnitten; seine Häuserreihen wie die der südlichen Stadt, der „Down Town", sind das Hauptquartier der kaufmännischen Tätigkeit. Hier reiht sich ein Geschäftsraum an den andern, ein Warenlager an das andere; hier ist die „Wallstreet" mit ihren Börsen und Banken (über 100); hier ist die größte Lebensversicherung der Erde, die „Equitable"; hier das „Clearinghouse", das „Sub-Treasury", Schatzamt, die „Newyorker Fondsbörse", die „Newyorker Produktenbörse", das allen Einwanderern bekannte „Castle Garden" usw. Nicht allein für die wachsenden Bedürfnisse des Seeverkehrs ist hinlänglich Sorge getragen (an den Piers von Hoboken legen die großen deutschen Dampferlinien an), sondern auch für den innern Stadtverkehr sind fast noch großartigere Einrichtungen getroffen worden, wie die Hochbahn, die täglich über $^1/_2$ Mill. Personen befördert, die Brücken, die Riesenfähren u. v. a. m. bezeugen. Newyork gehört zu den Riesenverkehrshäfen der Erde, die im Auslandverkehr jährlich eine gesamte Tonnenbewegung von über 10 Mill. Reg. t aufweisen[1]). Hier haben die „International Mercantile Marine Company" und die größten Reeder der Union ihren Sitz. Newyork bewältigt die Hälfte des amerikanischen Warenverkehrs. Gegen 70 regelmäßige Dampferlinien (in fremden Händen) verknüpfen Newyork mit den entferntesten Punkten der Erde, besonders mit Westeuropa. Newyork ist der bedeutendste Stapel- und Exportplatz für Brotstoffe, hauptsächlich für Weizen und Weizenmehl. Aus den Kornkammern jenseit der Alleghanies werden $^2/_3$ des Getreides durch die Eisenbahnen und $^1/_3$ durch den Erieseekanal herbeigebracht. Ebenso bedeutend ist Newyork als Ausfuhrhafen für Fleischwaren (hauptsächlich für Schweinefleischprodukte); sie und die Fleischkonserven bilden die wichtigste Gruppe in der Abteilung „Provisions" des amerikanischen Zolltarifs. Eigens eingerichtete Dampfer (Kühlschiffe) dienen dem Fleischexport. Auch lebendes Vieh, besonders Rindvieh, wird von Newyork aus in größtem Maße ausgeführt. Unter den Ausfuhrgegenständen nimmt das Petroleum die drittwichtigste Stelle ein (Tankdampfer, S. 456). Sodann reihen sich Tabak und Tabakfabrikate an. Die führende Rolle in der Baumwollenausfuhr hat Newyork an die den Baumwollengebieten zunächst liegenden Häfen abtreten müssen (S. 448). In neuerer Zeit ist es indessen wichtig geworden als erster Exportplatz für Baumwollensamenöl, sowie für die meisten amerikanischen Fabrikate, so für Maschinen und Maschinenteile, Ackerbau- und Nähmaschinen, Kontoreinrichtungen und Schreibutensilien, Chemikalien und Baumwollenwaren. Newyork ist ferner berühmt als Butter- und Käsemarkt, der in diesen Erzeugnissen jährlich für über $^1/_2$ Milliarde Mark umsetzt. Weiterhin exportiert Newyork große Mengen von Obst und Holz. In der Einfuhr stehen Zucker, Wein und Spirituosen obenan; ihnen folgen Kaffee, Tee, Drogen, Kartoffeln, Südfrüchte, Spinnstoffe (vorwiegend Seide und Sisalhanf), Kautschuk und Guttapercha, Textilfabrikate, Glas-, Porzellan- und Tonwaren, Papier und Papierwaren, chemische Präparate, Spielwaren u. s. f.

Drei Längengrade näher an Europa als Newyork liegt ***Boston***, die wichtigste Handelsstadt der Neuenglandstaaten[2]), die den NO der

---

[1]) Newyorks Auslandverkehr umfaßte 1902 (1901) 7798 (8012) Schiffe mit 17,4 (16,8) Mill. Reg. t. — [2]) Boston, erster geistiger und literarischer Mittelpunkt der Union; in seiner Vorstadt Cambridge liegt die bedeutendste amerikanische Universität, die Harvarduniversität.

Union und den reichen S von Kanada beherrscht. In dem Umfange des Handelsverkehrs mit dem Ausland reiht sich Boston mit seiner Vorstadt Charlestown gleich an Newyork an[1]). In der Hauptsache pflegt es mit den englischen Häfen Liverpool, Glasgow, London u. a. einen lebhaften Verkehr. Die Handelsgegenstände sind die gleichen wie in Newyork, nur daß in der Bostoner Ausfuhr noch mehr die Baumwollenfabrikate, die Leder- und Schuhwaren und die Äpfel hervortreten. Zugleich ist Boston wichtiger Ausgangspunkt des amerikanischen Wal- und Fischfanges. Der Zugang zum Hafen ist nicht leicht, sonst ist er aber eisfreier als der von Newyork. Andere wichtige Ausfuhrplätze an der atlantischen Küste sind *Portland* für Holz und Getreide, *Newbedford* für Baumwollenfabrikate und Fischereiprodukte, *Newhaven* (am Long Islandsund) mehr für Artikel des Küstenhandels, *Philadelphia* für ähnliche Waren wie Newyork, hauptsächlich für Petroleum, Kohlen und Fabrikate, *Wilmington* (auch in der Delawarebai) für Baumwolle, Terpentin und Harz, *Baltimore* (im Hintergrund der Chesapeakebai) für Fleischwaren, Getreide, Tabak und Petroleum, *Newport News* und *Norfolk* (beide im Vordergrund der Chesapeakebai) für Baumwolle, Holz, Pech und Terpentin, *Charleston* für Baumwolle und Phosphat, *Savannah* für Baumwolle, Holz und Terpentin, *Jacksonville* für Südfrüchte. An der Golfküste sind wichtig *Pensacola* und *Mobile* für Baumwolle und Holz, *Neworleans* (als wichtigster Südhafen, dereinst noch große Bedeutung für den Panamakanal) für Baumwolle, Baumwollensamenöl, Weizen und Weizenmehl, Mais, Reis, Fleischwaren, Zucker, Tabak, *Port Arthur* und sein benachbartes *Sabine Paß* für Petroleum (S. 456), *Galveston*[2]) für Baumwolle.

Auf der pazifischen Küste sind wichtige Ausfuhrhäfen: *Los Angeles* für Südfrüchte, Wein und Getreide, *San Francisco* (im Hintergrund des südlichen Ufers des „Goldenen Tores", *Golden Gate*), die bedeutendste Handelsstadt an der Westküste des ganzen amerikanischen Kontinents, für amerikanische Manufakturen [nach Ostasien], für Weizen [selbst nach Deutschland][3]), getrocknetes Obst, Fische und Fischkonserven; Fischwaren und namentlich auch Sägeholzprodukte versenden der *Puget Sound* (*Seattle*, *Tacoma*) und Nachbargebiete (*Portland* am Columbia-River)[4]).

Binnenhandelsplätze. Wir haben sie in den Abschnitten über Urproduktion und Industrie schon kennen gelernt. Es sei hier nochmals hingewiesen auf wichtigste Binnenmärkte für Getreide, Fleischwaren u. a. m.: *Cincinnati*, *Indianopolis*, *Des Moines*, *Louisville*, *Littlerock*, *Denver*, *Sacramento*, zugleich auch auf die Mississippibrückenplätze: *St. Paul*, *Minneapolis*, *St. Louis* (am Zusammenfluß der Riesenströme Mississippi und Missouri), *Memphis* und *Vicksburg*. Ganz hervorragende Handelsplätze sind die großen Binnenmärkte und Binnenseehäfen: *Rochester*, *Buffalo*, *Cleveland*, *Detroit*, *Duluth*, *Milwaukee* und *Chicago*. Letztere Stadt, der zweitgrößte Ort der Union

---

[1]) Schiffsverkehr (Ausland) von Boston mit Charlestown 1902 (1901): 3475 (3308) Schiffe mit 4,5 (4,7) Mill. Reg.t. — [2]) Die Stadt hat sich nach der Sturmflutkatastrophe von 1900 schnell wieder erholt; viele Stadtteile sind künstlich 10 bis 20 m höher gehoben worden. — [3]) Vgl. Bd. I, § 124. — [4]) Der Auslandverkehr der wichtigeren Häfen umfaßte 1902 (1901) [*Schiffsanzahl und Mill. Reg.t n.*]: Philadelphia 2218 (2295) Schiffe, 3,9 (3,9) Mill. Reg.t n.; Neworleans 2192 (2488), 3,6 (3,8); Baltimore 1556 (1802), 2,8 (3,4); Puget Sound 4996 (4513), 2,6 (2,6); San Francisco 1220 (1215), 2,2 (2,1); Galveston 688 (749), 1,4 (1,4); Mobile 1342 (1517), 1,0 (1,1); Newport News 372 (507), 0,9 (1,1).

(1,7 Mill. Bew.), wird nicht mit Unrecht die „Königin des Westens“ genannt. Sie vereinigt eine glückliche Binnenlandlage, im Herzen des Kontinents, am Rande einer ungeheuren Prärie, mit einer ausgezeichneten Seelage, im äußersten Südwinkel des großen kanadischen Süßwasserbeckens, das durch den St. Lorenzstrom und den Erieseekanal mit dem Atlantischen Ozean und durch den Illinoiskanal mit dem Mississippi verknüpft ist. Inmitten der Kreuzungsstelle von naturgebahnten Handelswegen, inmitten der fruchtbarsten Getreidelandschaften mußte und hat es sich zum ersten Getreidemarkt der Welt entwickelt (S. 445), dessen Preisfestsetzung den Weltgetreidepreis mit bestimmt. Neben dem Getreidehandel blüht vor allem der Handel mit Fleischprodukten, insbesondere mit gesalzenem, geräuchertem Rind- und Schweinefleisch, mit Schinken, Speck, Zungen und Fett[1]).

§ 426. Der Aufsenhandel der Vereinigten Staaten. Allgemeines. Der Außenhandel hat entsprechend der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung einen Riesenaufschwung genommen. Während 1850 der gesamte Warenumsatz reichlich 1 Milliarde Mk. wertete, belief er sich 1890 schon auf 7 Milliarden, und 1902/03 wurden die 10 Milliarden überschritten, wodurch sich die Union zu den wenigen Riesenhandelsstaaten der Welt (Großbritannien und Deutschland) gesellte[2]). Das Jahr 1903/04 (das Fiskaljahr endet mit dem 30. Juni) erzielte einen Warenumsatz im Werte von 10,3 Milliarden Mark, wovon drei Fünftel auf die Ausfuhr und zwei Fünftel auf die Einfuhr entfielen[3]). Die Union gehört zu den Staaten mit aktiver Handelsbilanz (hier tatsächlich „günstiger“ Handelsbilanz).

Die Gesamtausfuhr des Jahres 1903/04 (6,1 Milliarden Mk.) war dem Werte nach die zweitgrößte bisher von der Union verzeichnete Jahresausfuhr, da diejenige vom Jahre 1900/01 (6,2 Milliarden Mk.) noch um 1 % höher bewertet werden konnte. Die Einfuhr andererseits ging von der höchsten bisher erreichten Wertsumme des Jahres 1902/03 herunter. Der Wert der gesamten Ein-

[1]) In Chicago wurden 1900 8,6 Mill. Stück Schweine und 3,3 Mill. Stück Rinder geschlachtet. Die Schlächterei von Armour & Co. schlachtet und versendet jährlich allein 3/4 Mill. Stück Schweine, d. h. täglich über 2000 Schweine. Großartig ist der Zentralviehhof, dessen Gebäude eine Fläche von 1 1/2 qkm bedecken und 150000 Schweine, 22000 Schafe und 1200 Pferde fassen können. — Über die amerikanische Schweineschlächterei vgl. auch Anm. 1, S. 462. — [2]) Gesamthandelsumsatz in Mill. Mk. 1830: 563, 1850: 1331, 1860: 2885, 1870: 3478, 1880: 6315, 1890: 6918, 1900: 9425, 1901/02: 9597, 1902/03: 10273, 1903/04: 10297. — Vgl. auch Bd. I, § 121.

[3]) Gesamtein- und ausfuhr in den Fiskaljahren 1901/02, 1902/03 und 1903/04 (in Mill. Mk.).

	E 1901/02	*E 1902/03*	*E 1903/04*		*A 1901/02*	*A 1902/03*	*A 1903/04*
Zollfreie Waren . .	1667	1790	1906	Inländ. Waren .	5693	5847	6027
Zollpflichtige Waren	2127	2518	2255	Ausländ. Waren	110	117	108
Summa	3794	4308	4161	Summa	5803	5964	6135
				Überschufs der Ausfuhr	*2009*	*1656*	*1974*

Ein- und Ausfuhr von Edelmetallen in denselben drei Jahren (in Mill. Mk.).

	E 1901/02	*E 1902/03*	*E 1903/04*		*A 1901/02*	*A 1902/03*	*A 1903/04*
Gold	218	189	416	Gold	204	198	342
Silber	119	101	116	Silber	209	186	208
Summa	337	290	532	Summa	413	384	550
				Überschufs der Ausfuhr	*76*	*84*	*18*

und Ausfuhr des Jahres 1903/04 hat alle früheren Jahressummen übertroffen, allerdings nur mit Hilfe des gesteigerten Baumwollenpreises.

§ 427. Die Waren der amerikanischen Aus- und Einfuhr[1]**.** In der Ausfuhr der Vereinigten Staaten steht dem Werte nach, wie schon seit Jahren, die Baumwolle obenan. Wohl hat sich die Baumwollenausfuhr dem Werte nach[2]) gesteigert, aber nicht der Menge nach[3]). Dem Werte nach haben in der Ausfuhr die Brotstoffe (Weizen und Weizenmehl, Mais) und noch mehr die Provisionen ganz beträchtlich abgenommen. Dagegen wurde lebendes Vieh, hauptsächlich Rindvieh, in größeren Mengen ausgeführt[4]). Der Butter- und Käseexport hat stetig zugenommen, dagegen hat sich der Absatz aller Produkte der Schweinezucht wesentlich vermindert. Die Ausfuhr von Leuchtpetroleum hat in den letzten Jahren fast immer eine gleiche Höhe gewahrt. Im großen ganzen ist zu sagen, daß der Ausfuhrwert der amerikanischen Hauptstapelartikel nicht zugenommen, die Ausfuhrmenge sogar abgenommen hat. Dagegen hat sich der Ausfuhrwert der andern Erzeugnisse, besonders der Industrieprodukte, außerordentlich gesteigert. Im Jahre 1800 betrug die landwirtschaftliche Ausfuhr 105 Mill. Mk. und die industrielle 8 Mill. Mk., hundert Jahre später die landwirtschaftliche Ausfuhr 3507 und die industrielle 1819 Mill. Mk.[5]). Vor allem sind die Ausfuhrmengen und -werte von Maschinen und Eisenwaren, Baumwollenwaren und chemischen Produkten ganz enorm in die Höhe gegangen[6]). Andere wichtige Ausfuhrartikel sind Ölkuchen und Ölkuchenmehl, Früchte und Nüsse, Margarine, Leinsamen, Lachs in Büchsen, Gerste, Kupfer in Barren und Blöcken, unbearbeiteter Tabak und Tabakfabrikate, gesägtes und behauenes Nutzholz, Bretter, Dielen und Planken, Baumwollensamenöl,

---

[1]) Ausfuhrwerte der Hauptstapelartikel der amerikanischen Ausfuhr (in Mill. Mk.).

Jahre	Brotstoffe	Rinder und Schweine	Provisionen	Baumwolle	Mineralöl (Petroleum u. a. Öle)	Summa der Hauptartikel
1903—1904	599	178	242	1556	323	3318
1902—1903	895	126	674	1327	274	3296
1901—1902	861	125	763	1219	298	3266

[2]) Zwischen den Jahren 1902/03 und 1903/04 um 17 % gesteigert. — [3]) Zwischen den Jahren 1902/03 und 1903/04 um 13,5 % zurückgegangen.

Rohbaumwollenausfuhr [*226,8 kg = 1 Ballen*].

Jahre	kg (in Mill. Mk.)	Wert (in Mill. Mk.)	Durchschnittswert pro kg in Mk.
1903—1904	1362	1556	1,14
1902—1903	1572	1327	0,84
1901—1902	1557	1219	0,78
1897—1898	1716	966	0,56

[4]) 1903/04 um 40 % des Wertes mehr als im Jahre vorher. (Für 1903/04, 1902/03 usw. sagen die Statistiken auch vielfach 1904, 1903 usw.)

[5])

	1904	*1903*	*1900*	*1880*	*1850*	*1800*
Landwirtschaftliche Ausfuhr (in Mill. Mk.) . .	3585	3668	3507	2877	454	105
Industrielle Ausfuhr (in Mill. Mk.)	1900	1712	1819	428	71	8

[6]) Vgl. Bd. I, § 83.

bituminöse Kohlen und Anthrazit, Leder (Ober- und Sohlenleder), Paraffin und Paraffinwachs, rohe Phosphate, Pelze und Pelzfelle, Harz, Terpentinöl, Papier und Pappwaren, Stiefel und Schuhe, Eisendraht, elektrische Maschinen u. a. m.[1]).

In der Einfuhr von Waren nach den Vereinigten Staaten haben in den letzten zehn bis zwanzig Jahren die Gruppen „Nahrungs- und Genußmittel“ und „Rohstoffe“ die bemerkenswertesten Veränderungen erfahren[2]). Während vor reichlich zehn Jahren die Nahrungs- und Genußmittel zwei Fünftel und die Rohstoffe ein Fünftel des Einfuhrwertes ausmachten, ist es heute gerade umgekehrt: zwei Fünftel entfallen auf die Rohstoffe und ein Fünftel auf die Nahrungsmittel. Die Fabrikate beanspruchen wohl noch die übrigen zwei Fünftel der Einfuhr, doch ist innerhalb dieser großen Gruppe eine auffällige Veränderung vor sich gegangen; gesteigert hat sich gegenüber den früheren Jahren nur die Einfuhr der Luxusartikel (seit 1880 um 100%) und der Halbfabrikate, dagegen ist die Einfuhr der notwendigen Gebrauchsartikel, die fertig fabriziert eingeführt wurden, bedeutend zurückgegangen (seit 1880 um 50%). Die wichtigsten Waren der Einfuhr sind Zucker, Kaffee, Tee, Südfrüchte, Häute und Felle, Pelze, Rohseide, pflanzliche und vegetabilische Fasern (auch Baumwolle, besonders aus Ägypten), Kautschuk und andere Gummistoffe, Eisen und Stahl, Edelsteine, Chemikalien und Drogen, Waren aus Baumwolle und Seide, wollene Damen- und Kinderkleiderstoffe, Spirituosen, Weine (Schaumweine), Leder- und Lederwaren (Handschuhe), Kunstwerke, Maschinen aus Eisen, Papier und Papierwaren, Spielwaren u. a. m.[3]).

Der Außenhandel vollzieht sich in der Ausfuhr zu 93% und in der Einfuhr zu 95% auf dem Seeweg. An dem Außenhandel über See ist die Union mit ihren Schiffen nur sehr gering beteiligt,

---

[1]) Die wichtigsten Waren der Ausfuhr waren 1906 (1902) in Mill. Mk.: *Nahrungsmittel usw.*: Weizen 369 (406), Weizenmehl 310 (287), Mais 170 (49), Schweineprodukte 250 (275), Schmalz 214 (214), Rindvieh 125 (102), Rindfleisch 155 (140), Pferde (26), Lachs in Büchsen (21), Ölkuchen und Ölkuchenmehl (87), Früchte und Nüsse (64), Oleomargarine und Margarine (47), Butter 7, Käse 10; *Rohstoffe:* Rohbaumwolle (vgl. Anmerkung 3 S. 472), Eisen u. Stahl 470, Leuchtpetroleum 198 (206), Kupfer in Blöcken und Barren 240 (182), Rohtabak 148 (145), gesägtes, behauenes Nutzholz und Bretter, Planken (124), Baumwollensamenöl (59), bituminöse Kohlen (58), Anthrazit (18), Ober- und Sohlenleder (84), Paraffin und Paraffinwachs 37 (35), Harz (19); *Fabrikate:* Baumwollenwaren, bes. Zeugwaren (140), landwirtschaftliche Geräte, bes. Mähmaschinen 96 (75), Chemikalien 58, Nähmaschinen (19), Terpentinöl (36), Eisenbahnwagen und andere Wagen (32), Papier und Papierwaren (30), Stiefel und Schuhe (27), Instrumente und Apparate für wissenschaftliche Zwecke (27), elektrische Maschinen (25), Tabakfabrikate (23), eiserne Röhren (21), Faßdauben (19). — [2]) Die Hauptgruppen der Einfuhr 1906 in Mill. Mk.: Nahrungs- und Genußmittel 891, Rohstoffe 1609, Halbfabrikate 407, Industrieerzeugnisse, die zum Gebrauch fertig, 710, Luxusartikel 609. In Prozenten betrugen 1906 die Nahrungs- und Genußmittel 21, die Rohstoffe 39 und die Fabrikate 14% (1891 die Nahrungs- und Genußmittel 42, die Rohstoffe 17 und die Fabrikate 41%). — [3]) Die wichtigsten Waren der Einfuhr waren 1906 (1902) in Mill. Mk.: *Nahrungsmittel usw.:* Zucker 308 (252), Kaffee 248 (269), Früchte und Nüsse 100, Tee 66 (61), Kakao 83 (33), Bananen (61), Fische 36; *Rohstoffe* und *Halbzeug:* Häute und Felle 244 (242), Rohseide 210 (196), Sisal-, Manilahanf, Jute 145 (128), Rohkautschuk und Guttapercha 180 (106), Rohbaumwolle 46 (45), Diamanten und Edelsteine 132 (105), Wolle und ähnliche Tierhaare 98 (75), bituminöse Kohle 45, Eisen und Stahl 217 (100), Chemikalien und Drogen 270 (242); *Fabrikate:* Baumwollenwaren 221 (205), Waren aus Seide 150 (149), Wollwaren 84, Leder und Lederwaren 47 (42), Öle 52 (41), Spirituosen und Weine 72 (64), Papier und Papierwaren 20 (18), Spielwaren 18 (17), Bücher, Karten, Stiche und Druckwaren 18 (17).

gegenwärtig an der Einfuhr mit etwa 10 % und an der Ausfuhr mit etwa 5 %[1]). Daraus ist auch die geringe Anzahl der Schiffe erklärlich, die dem Überseehandel dienen (S. 468).

Die Schiffahrtsbewegung der Union ist eine sehr rege und steigert sich von Jahr zu Jahr[2]). Alle wichtigeren seefahrenden Völker stehen in regelmäßigem Schiffsverkehr mit der Union, besonders auch Deutschland (S. 75 u. 76).

§ 428. Die Hauptverkehrsländer der Union. Die Vereinigten Staaten unterhalten mit allen Erdteilen einen regen Handel, den lebhaftesten mit Europa. Von der Einfuhr in die Union beansprucht Europa über die Hälfte, 1904[3]) (1903; 1902): 50,4 % (53,3; 52,5); sodann folgen Nordamerika, einschließl. Westindiens, mit 19,9 % (18,5; 17,6), Südamerika mit 12,1 % (10,5; 13,0), Asien mit 14,6 % (14,4; 14,0), Australien und Ozeanien mit 2,0 % (2,1; 1,4) und Afrika mit 1,0 % (1,2; 1,5). In der Ausfuhr der Vereinigten Staaten steht wiederum Europa fast mit drei Viertel des Gesamtausfuhrwertes obenan, und zwar 1904 (1903; 1902) mit 72,4 % (72,9; 73,4); es schließen sich an Nordamerika mit 16,1 % (14,7; 14,1), Südamerika mit 3,5 (2,9; 2,8), Asien mit 4,1 (4,1; 4,6), Australien und Ozeanien mit 2,2 % (2,7; 2,6) und Afrika mit 1,7 % (2,7; 2,5)[4]).

Unter den europäischen Verkehrsländern steht die Handelsbewegung mit dem alten Mutterlande Großbritannien obenan. Dieses beanspruchte von dem Gesamtimport nach der Union nur noch ein Sechstel, 1904 (1903; 1902) mit 16,6 % (19; 17 %). Ihm folgen Deutschland mit 11 % (12; 11), Frankreich mit 8,2 % (9; 8), Belgien mit 2,3 % (2; 1,7), Holland mit 2 % (2; 2), Italien mit 3,3 % (3,5; 3,5), die Schweiz mit 2 % (2; 2), sodann Spanien, Schweden und Norwegen, Österreich-Ungarn, Rußland und die übrigen europäischen Wirtschaftsreiche. Von dem Gesamtexport entfallen nicht ganz zwei Fünftel auf Großbritannien, 36,8 % (37; 40), sodann auf Deutschland 14,6 % (14; 12,6), auf Frankreich 5,8 % (5,4; 5,1), auf Belgien 2,4 % (3,4; 3,4), auf Holland 4,9 % (5,6; 5,5), auf Italien 2,4 % (2,6; 2,3), und der Rest entfällt auf Spanien, Rußland, Schweden und Norwegen, Österreich-Ungarn, die Schweiz (kaum 0,02 %) und die übrigen Länder.

---

[1]) Aus- und Einfuhr. Wert der Waren ohne Gold und Silber (in Mill. Mk.).

Jahre	im ganzen		Über See in fremd. Schiff.		in amerik. Schiffen		Prozent in amerik. Schiff.		Üb. Land u. Wegen oder auf Bahnen		Üb. See u. üb. Land im ganzen	
	A	*E*	*A*	*E*	*A*	*E*	*A*	*E*	*A*	*E*	*A*	*E*
1880	3 485	*2 742*	3 027	*2 115*	458	*627*	13,1	*22,9*	24	*63*	3 509	*2 806*
1890	3 465	*3 135*	3 139	*2 620*	326	*525*	9,4	*16,7*	138	*171*	3 603	*3 315*
1899	4 801	*2 788*	4 471	*2 443*	330	*345*	6,9	*12,4*	352	*140*	5 153	*2 928*

[2]) Schiffahrtsbewegung im Außenhandel (Schiffsanzahl u. Mill. Reg. t).

Eingelauf. u. (*ausgelauf.*)	1903		1902		1901		1891	
Amer. Schiffe	14 204 (*14 172*)	6,9 (*7,0*)	14 759 (*14 601*)	7,0 (*6,8*)	13 758 (*13 602*)	6,4 (*6,4*)	11 046 (*11 189*)	4,4 (*4,5*)
Fremde Sch.	21 018 (*21 147*)	24,2 (*24,3*)	21 838 (*21 679*)	23,7 (*23,6*)	20 759 (*20 620*)	23,4 (*23,4*)	21 532 (*21 521*)	13,8 (*13,8*)
Im ganzen	35 222 (*35 319*)	31,1 (*31,3*)	36 597 (*36 280*)	30,7 (*30,4*)	34 517 (*34 222*)	29,8 (*29,8*)	32 578 (*32 708*)	18,2 (*18,3*).

[3]) 1904 = das Fiskaljahr 1903/04, 1903 = 1902/03 usw. — [4]) Wert der Einfuhr nach der Union in Mill. Mk. 1904 (1903; 1902) von: Europa 2 097 (2 298; 1 996), Nordamerika 830 (587; 635), Südamerika 505 (451; 503), Asien 607 (620; 545), Australien 85 (88; 59), Afrika 29 (53; 56); Wert der Ausfuhr der Union in Mill. Mk. nach: Europa 4 443 (4 263; 4 176), Nordamerika 987 (863; 809), Südamerika 218 (171; 158), Asien 258 (244; 266), Australien 137 (156; 143) und Afrika 101 (161; 140).

In dem Handelsverkehr mit den **außereuropäischen Ländern** steht der Verkehr mit Kanada obenan. Von der Einfuhr in die Vereinigten Staaten beanspruchte 1904 (1903) Kanada 5,2 % (5,3); Mexiko 4,4 % (4); Kuba 7,7 % (6,2); Japan 4,7 % (4,3); China mit Hongkong 3,1 % (2,7); Brasilien 7,7 % (6,5; 1902: 8,7). Von der Ausfuhr der Vereinigten Staaten entfielen auf Kanada 9 % (8,7); auf Mexiko 3,2 % (3); auf Kuba 1,8 % (1,5); auf Japan 1,7 % (1,4); auf China mit Hongkong 1,6 % (1,9); auf Brasilien 0,7 % (0,7). Außerdem ist noch wichtig der Handelsverkehr der Union mit Britisch-Australien, Britisch-Afrika und Argentinien.

§ 429. Der Handelsverkehr der Vereinigten Staaten mit Deutschland. Unter den Staaten, nach denen Deutschland exportiert, steht die Union an dritter Stelle. Die Ausfuhr Deutschlands nach den Vereinigten Staaten ist trotz des kleinen Rückschlages vom Jahre 1901 stetig gestiegen; 1903 betrug sie 17 % mehr als die Ausfuhr des vorhergehenden Jahres, 71 % mehr als die vom Jahre 1898 (138 % mehr als 1880, 343 % mehr als 1870). Größerem Wechsel ist die Ausfuhr der Union nach Deutschland unterworfen; Rückschläge von über 100 Mill. Mk. haben sogar zwischen zwei aufeinander folgenden Jahren stattgefunden, zwischen 1902 und 1901. Aber auch hier ist im großen ganzen eine lebhafte Steigerung wahrzunehmen, die oft noch rapider als die Einfuhr von Deutschland her gewachsen ist. Die Vereinigten Staaten kaufen insbesondere von Deutschland: Porzellanwaren 1903 (1902; 1899) für 24 (22; 11) Mill. Mk., halbseidene Tücher und Schals für 27 (22; 22), Anilin- und andere Teerfarbstoffe für 17 (18; 16), baumwollene Strumpfwaren für 26 (17; 19), Farbendruckbilder, Kupferstiche für 11 (17; 9), Spielzeug für 17 (16; 10), lederne Handschuhe für 11 (11; 13), Rohzucker für 0,5 (11; 36), Kalbfelle für 7 (10; 4), Häute und Felle zur Pelzwerkbereitung für 14 (10; 5), baumwollene Spitzen für 8 (10; 4), Chlorkalium für 10 (9; 7,3), Eisenbahnschienen für 5 (8; 0,1), Rohschienen für 5 (8), baumwollene Stickereien für 11 (8; 3), Romanzement für 6 (7; 9), Bücher, Karten und Musikalien für 6 (7; 5), wollene Tuch- und Zeugwaren für 9 (7; 7), Kautschuk und Guttapercha für 4 (6; 17), feines und lackiertes Leder [Korduan] für 7 (6; 4), halbseidene Bänder für 7 (6; 9), Borsten für 6 (5; 4) Abraumsalze für 6 (5; 4), feine Eisenwaren für 6 (5; 2), baumwollene Handschuhe für (5; 2), Alizarin für 4 (5; 3) u. v. a. m. Die Vereinigten Staaten senden nach Deutschland: Rohbaumwolle für 281 (244; 175) Mill. Mk., Weizen für 76 (134; 94), Schweineschmalz für 71 (82; 63), Rohkupfer für 79 (68; 71), gereinigtes Petroleum für 70 (59; 65), Ölkuchen für 20 (23; 22), Bau- und Nutzholz für 27 (21; 20), Oleomargarine für 18 (19; 14), Baumwollensamenöl für 12 (19; 5), Gold für 8 (14; 12), natürlichen phosphorsauren Kalk für 13 (15; 15), Terpentin- und anderes Harzöl für 16 (15; 14), Fleisch für 8 (14; 29), getrocknetes Obst für 18 (13; 8), Maschinen und Maschinenteile für 13 (12; 14), Blasen und Därme für 10 (10; 10), rohe Tabakblätter für 8 (9; 8), mineralische Schmieröle für 8 (8; 7), Terpentinharz für 11 (8; 8), Mais für 50 (7; 104), Talg von Rindern und Schafen für 6 (7; 5), Leinsaat für 1 (6; 2), Roggen für 4 (6; 9), Baumwollenabfälle für 8 (5; 2) Mill. Mk.

§ 430. Die Kolonien der Vereinigten Staaten. Sie umfassen 306000 qkm mit 8 Mill. Bewohnern (26 Bew. auf 1 qkm); davon sind am größten die Philippinen mit 296000 qkm und 7 Mill. Bewohnern.

Über Portoriko vergleiche Westindien (S. 481 ff.). Der wirtschaftliche Wert der Samoainseln, darunter die schöne Insel „Tutuila“ mit dem Hafen *Pago Pago*, und der Marianeninsel Guam ist gering, dagegen haben sie als Flotten-, Kohlen- und Stapelplätze außerordentliche Bedeutung, wie vor allem auch der Havaii-Archipel, der indessen als Territorium den Vereinigten Staaten mit eingegliedert ist. Zwischen Havaii und Deutschland bestehen einige Handelsbeziehungen; Deutschland führt dahin jährlich im Werte von etwa 1 Mill. Mk. aus: Eisenwaren, Superphosphat, Kali, Romanzement. Die minimale Einfuhr nach Deutschland beschränkt sich nur auf Kolonialwaren, besonders auf Honig.

Der Handelsverkehr der Philippinen hat bei einigermaßen geordneteren Verhältnissen die Aussicht, sich bedeutend zu heben. Der Gesamtumsatz beträgt reichlich 220 Mill. Mk., wovon $^3/_5$ auf die Einfuhr und $^2/_5$ auf die Ausfuhr entfallen. Unter den Verkehrsländern mit den Philippinen steht Großbritannien obenan, das $^1/_4$ des Gesamtverkehrs beherrscht. Ihm folgt hart auf dem Fuße die Union, im weiteren Abstande folgen Hongkong, China, Deutschland, Britisch-Indien, Indochina, Spanien und Frankreich. Die Hauptausfuhrartikel sind Manilahanf (jährl. für 60 bis 70 Mill. Mk.), Tabak, Zucker und Kopra. Der Haupthandels- und Verkehrshafen ist *Manila* auf der Insel Luzon.

Deutschland führt jährlich für etwa 7 Mill. Mk. Waren nach den Philippinen ein (S. 86), vorzüglich Eisen-, Textil-, Glas- und Holzwaren, und holt für etwa 2 Mill. Mk. Waren, darunter Manilahanf, Zigarren, Harze, Ylang-Ylang (= äther. Öl), Ölkuchen und Kopra.

Register.